

INNS'

Planungsbericht

2025

Amt für Stadtplanung, Mobilität und Integration

Superblock Potenzialanalyse

Bericht und Anhänge



BRUCK

Folgende Projektpartner:innen unterstützen die Stadt Innsbruck



Impressum:

Medieninhaberin und Herausgeberin:
Stadtmagistrat Innsbruck
Stadtplanung, Mobilität und Integration
Priv.-Doz. DI. Dr. Wolfgang Andexlinger
Maria-Theresien-Straße 18, 6020 Innsbruck
Telefon: + 43 512 5360 8019
E-Mail: post.stadtplanung@innsbruck.gv.at

Für den Inhalt verantwortlich

Amt für Stadtplanung, Mobilität und Integration
Priv.-Doz. DI Dr. Wolfgang Andexlinger, DI Elisabeth Weiler, Johanna Rainer MSc, Lucia Fuchs
M.Eng, DI Dominik Neugebauer

Inhalt und Redaktion

LAUT - Landschaftsarchitektur und urbane Transformation OG

Gestaltung und Layout

LAUT - Landschaftsarchitektur und urbane Transformation OG

Lektorat

LAUT - Landschaftsarchitektur und urbane Transformation OG

Titelbild

Informationsveranstaltung Superblocks 2025, Foto: Hans Friedrich | Stadt Innsbruck

Fotos und Graphische Inhalte

Sofern nicht anders angegeben: LAUT - Landschaftsarchitektur und urbane Transformation OG

Studienkosten Gesamt

€ 29.030,64 brutto

Inhaltsverzeichnis

Ausgangssituation	2
Glossar	3
1. Das Konzept Superblock	4
1.1 Internationale (Best Practice) Beispiele	6
1.2 Transformationspfad	8
1.3 Adaptiv in die Umsetzung kommen	10
1.4 Bürger*innen beteiligen	14
2. Superblocks im Innsbrucker Kontext	16
2.1 Synergien mit dem Zukunftsvertrag Innsbruck 2024-2030	17
2.2 Die Potenziale für Innsbruck	19
2.3 Vorschläge für mögliche Superblock Leitziele in Innsbruck	24
3. Verkehrsorganisation und Verordnungen im Superblock	27
3.1 Verkehr neu organisieren	28
3.2 Verordnungen laut StVO	30
4. Kartierung und Analyse von Potenzialgebieten	32
4.1 Kartierung stadtweites Potenzial	34
4.2 Analyse der Potenzialgebiete	36
4.3 Typologisierung der Potenzialgebiete	52
4.4 Analyse der Superblock-Potenzialgebiete	56
4.5 Vorauswahl möglicher Pilotgebiete	60
4.6 Tabellarischer Vergleich der Vorauswahl	65
5. Vorschläge für Superblock-Pilotgebiete	70
5.1 Allgemeine Gebietsbeschreibungen	74
5.2 Raum- und Interventionspotenziale	77
5.3 Möglichkeiten für Beteiligungsformate im Straßenraum	78
5.4 Chancen, Herausforderungen und „Auf einen Blick“	79
5.5 Eindrücke aus den Gebieten	82
5.6 Plandarstellungen	85
6. Fazit und Ausblick	88

Ausgangssituation

Mit dem „Zukunftsvertrag Innsbruck 2024-2030“ hat sich die Stadt unter anderem das Ziel gesetzt, den öffentlichen Straßenraum qualitativ hochwertig zu gestalten und zukunftsorientiert aufzuteilen. Aufgrund der topografisch begrenzten räumlichen Möglichkeiten sowie den Anforderungen einer zeitgemäß nachhaltigen Stadtentwicklung rücken dafür die öffentlichen Räume der Bestandsstadt als Raumressource in den Fokus.

Mit dieser Neubewertung des öffentlichen Raums steht Innsbruck nicht alleine da. In zahlreichen Städten Europas – und weltweit – wird der öffentliche Raum neu gedacht und als zukunftsfähiger Freiraum für die Stadtbevölkerung gestaltet. In der Vergangenheit wurden häufig architektonische Leuchtturmprojekte dafür genutzt, das Image von Städten aufzuwerten. Vorausschauende Städte rücken heutzutage eine am menschlichen Maßstab ausgerichtete Umgestaltung des Straßenraums in den Mittelpunkt. Mit positiven Auswirkungen sowohl für die eigene Wohnbevölkerung als auch für den Tourismus.

Zukunftsorientiert bedeutet dabei auch Maßnahmen zur Anpassung an den Klimawandel mit einzubeziehen. Innsbruck ist im österreichischen Vergleich besonders stark betroffen. Um auch in Zukunft eine hohe Lebensqualität für die Bewohner*innen zu bieten, braucht es Maßnahmen in der gesamten Stadt. Die Neuverteilung des vorhandenen öffentlichen Raums bietet dafür eine besonders große Ressource.

Die Ausgangslage für solche Veränderungen ist in Innsbruck gegeben, denn die Innsbrucker*innen sind gerne aktiv mobil. Wenn die Stadt es schafft, die Ressource Straßenraum entsprechend der Nutzung und Bedürfnisse der Innsbrucker*innen zu gestalten, ergeben sich für die Stadt eine Reihe von Synergieeffekten entlang der Maßgaben von Lebensqualität, wirtschaftlicher Entwicklung, Klimawandelanpassung und nachhaltiger Mobilität.

Ein Instrument, das für eine derartig umfassende Transformation öffentlicher Straßenräume in der Bestandsstadt sowohl international als auch in Österreich zunehmend an Bedeutung gewinnt, ist das Konzept des Superblocks. Es zielt darauf ab, den öffentlichen Raum nachbarschaftlicher Quartiere in der Bestandsstadt systematisch und synergistisch umzugestalten und zukunftsfit aufzuwerten.

Im „Zukunftsvertrag Innsbruck 2024-2030“ hat sich die Innsbrucker Stadtregierung vorgenommen, einen *„an Superblocks orientierten Modellversuch Verkehrsführung“* anzugehen. Die vorliegende Studie wurde beauftragt, um zu erkunden, ob in Innsbruck Potenzial für die Umsetzung eines oder mehrerer Superblock-Gebiete nach internationalem Vorbild besteht.

Das Stadtgebiet wurde anhand bestehender Datensätze und festgelegter Kriterien analysiert, um zu bestimmen, welche Räume sich potenziell für die Umsetzung von Superblocks eignen. Darüber hinaus wurde in Abstimmung mit der Auftraggeberin eine Auswahl an geeigneten Pilotgebieten für ein erstes Pilotprojekt getroffen. Das Ergebnis dient als Basis für mögliche zukünftige Superblockentwicklungen in Innsbruck sowie als Entscheidungshilfe für ein mögliches erstes Superblock-Pilotgebiet.

Glossar

Adaptive Maßnahmen | Adaptive Stadtentwicklung

Auch bekannt als Tactical Urbanism, hier handelt es sich um schnell umsetzbare vorläufige Maßnahmen, die mit einem geringeren Planungs- und Materialaufwand umsetzbar sind. Beispiele sind farbige Bodenmarkierung statt neuem Bodenbelag, Baustellenschildern statt permanenter Straßenschilder, die Verwendung von mobilen Pflanzelementen und Straßenmobiliar statt fixer Baumscheiben und Bänke.

Einbahnschleife

Eine Serie von Einbahnen, die in einen Superblock hinein und wieder hinausführt.

Modalfilter

Eine nur für Fußgänger*innen und Radfahrende, passierbarer Abschnitt im Straßenverlauf. Der dahinter liegende Bereich wird für durchfahrende Kfz mit einer physischen Barriere abgrenzt. Im Fall eines sogenannten „Diagonalfilters“ wird an einem Modalfilter auch ein Abbiegegebot durchgesetzt.

Modellversuch

Unter einem Modellversuch wird die erstmalige Umsetzung von neuartigen Projektvorhaben (z.B. erstmalige Umsetzung eines neuen Planungsansatzes) unter Verwendung von adaptiven Maßnahmen verstanden. Beim Modellversuch können auch nur Teile eines etwaigen Gesamtkonzepts im Realraum und über einen längeren Zeitraum erprobt werden, um festzustellen, ob Maßnahmen die gewünschte Wirkung haben.

Pilotprojekt

Erstmalige Durchführung einer Superblock-Umsetzung mit allen notwendigen Projektaspekten und ggf. über mehrere Phasen. Durch gezieltes Monitoring und Evaluierung können die Erkenntnisse aus Pilotprojekten bei der Durchführung zukünftiger Vorhaben genutzt werden. Die Umsetzungsqualität kann so standardisiert und gesichert werden.

Potenzialgebiet

Als Potenzialgebiet werden Stadträume bezeichnet, die im Rahmen der stadtweiten Analyse als mögliche Quartiere für ein Superblock Projekt identifiziert werden.

Stadt der kurzen Wege

Das Konzept zielt darauf ab, Wohnen, Arbeiten, Bildung, Einkaufen und Freizeit so nah beieinander zu planen, dass alltägliche Wege möglichst zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt werden können. Dadurch soll der motorisierte Verkehr reduziert, die Lebensqualität gesteigert und eine nachhaltige Stadtentwicklung gefördert werden.

1. Das Konzept Superblock

Im Superblock wird die Neuorganisation des Verkehrs dazu genutzt, um den öffentlichen Raum neu gestalten zu können. Durch den gezielten und maßvollen Einsatz verkehrsberuhigender Maßnahmen lässt sich der verfügbare Straßenraum optimieren und damit Flächenpotenziale für notwendige zukunftsorientierte Maßnahmen aktivieren. Auf Ebene der Nachbarschaft kann das Konzept strategische Ziele der Stadtentwicklung vereint in die Umsetzung bringen.

Superblock Projekte finden in der Regel auf mehreren Handlungsebenen statt:

- Als Einzelprojekte bzw. Pilotprojekte, umgesetzt mit **kurzfristigen und temporär umsetzbaren Maßnahmen** in Straßenzügen mit hohem Entwicklungspotenzial.
- Als **mittelfristige Strategie, die mit permanenten Maßnahmen** den öffentlichen Raum in einzelnen Stadtgebieten attraktiv und baulich dauerhaft gestaltet.
- Als **langfristige stadtweite Strategie** zur weitreichenden Stadttransformation.

In einem Superblock lassen sich hochwertige öffentliche Räume umsetzen. Ansprechende Aufenthaltsflächen, grüne und blaue Infrastruktur, attraktive (und aktive) Erdgeschoßzonen, viel Raum für aktive Mobilität und mehr soziales Miteinander finden Platz.

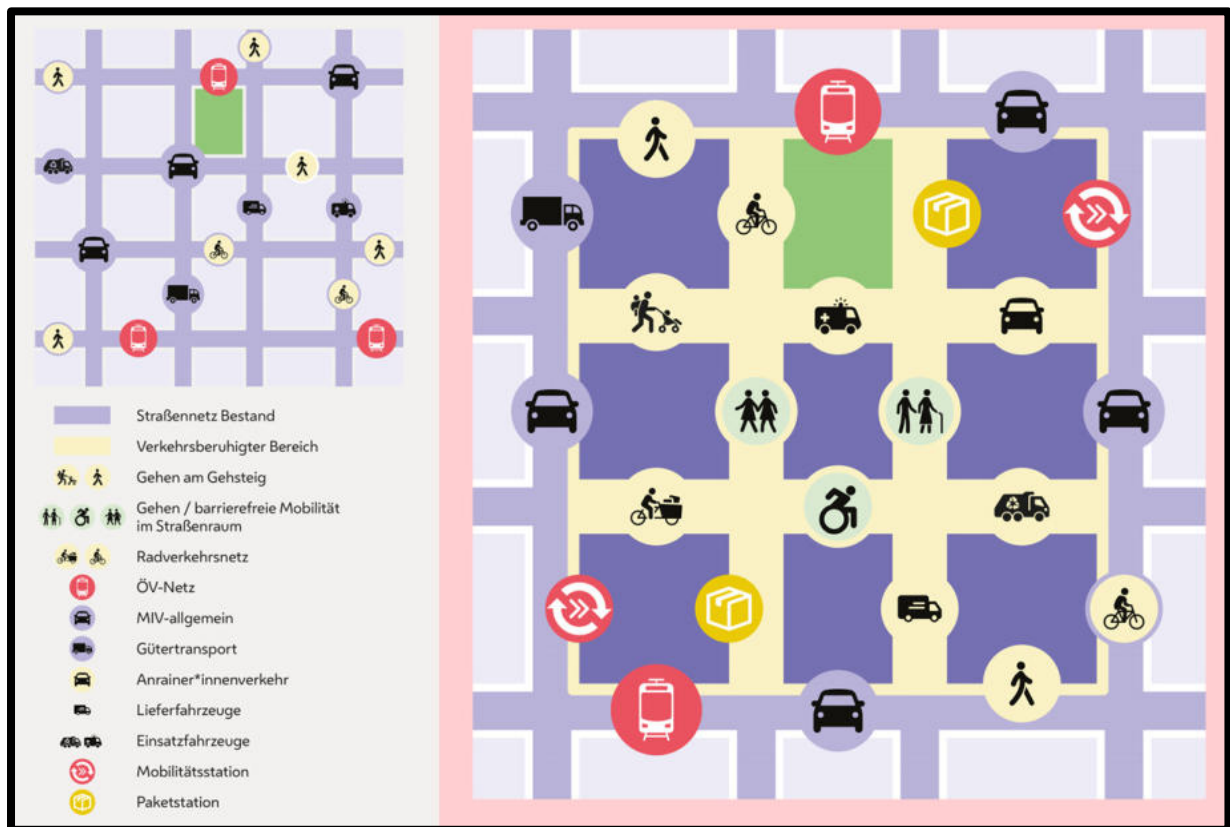
Die in der Regel mit Einbahnschleifen erwirkte Verkehrsberuhigung erhöht die Aufenthaltsqualität und attraktiviert wesentlich das Zufußgehen und das Radfahren. Die Maximalgröße von Superblocks orientiert sich am Maßstab des Zufußgehens. Im besten Fall befinden sich an den Kanten des Superblocks bereits Haltestellen des öffentlichen Verkehrs in der Distanz eines kurzen Fußweges.

Trotz Änderung der Verkehrsorganisation für den MIV bleibt die Erreichbarkeit für Einsatz- und Dienstfahrzeuge überall aufrecht und bis auf wenige Ausnahmen können Autos weiterhin überall an- und abfahren. Wo möglich, kann es auch sinnvoll sein, Kfz-Stellplätze zu reduzieren, um größere, besonders wirkungsvolle Räume für nicht-verkehrliche Nutzungen wie z.B. nachbarschaftliche Treffpunkte, Gewerbetätigkeit (z.B. Gastgärten und Marktstände), Verweilorte oder Spielgelegenheiten freizumachen.

Städte, denen die langfristigen Potenziale von Superblocks bewusst sind, können die Chance ergreifen und mit einem modellhaften Pilotprojekt rasch und effektiv in die Umsetzung kommen. Im Rahmen solch wegweisender Vorhaben können standortangepasste und innovative Beteiligungsmethoden die Bevölkerung an Bord holen und so den Weg für eine erfolgreiche Projektumsetzung ebnen.

Kurz gesagt: Superblocks...

- ermöglichen die **systematische Transformation** der Bestandsstadt
- sind ein wirkungsvoller Schritt hin zu einer **Stadt der kurzen Wege**
- schaffen langfristig **attraktive klimafitte und lebenswerte Straßenräume**
- fördern den **Fuß- und Radverkehr**
- beleben die **lokale Ökonomie**
- ermöglichen die **Teilhabe auf Nachbarschaftsebene**
- fördern die **Identifikation mit der Nachbarschaft**
- **reduzieren Gesundheitsrisiken**
- **erhöhen die Sicherheit** auf den Straßen im Quartier



Superblock Schema aus der Supergrätzl Infobroschüre der Stadt Wien. © Stadt Wien, studio LAUT

1.1 Internationale (Best Practice) Beispiele

Superblocks waren bis vor einigen Jahren noch ein ambitioniertes Konzept aus der Planungstheorie. Inzwischen zeigen Umsetzungsprojekte in ganz Europa (und weltweit), dass Superblocks eine wirkungsvolle Maßnahme im Werkzeugkoffer von zukunftsorientierten Städten geworden sind.

Egal ob die bekannten Superilles in Barcelona, die Kiezblocks in Berlin, die Low Traffic Neighbourhoods in London oder das Supergrätzl in Wien. Viele Städte haben „ihre“ lokalen Varianten in die Umsetzung gebracht. Je nach Stadt als bis dato singuläres Pilotprojekt oder bereits mit mehreren über die Stadt verteilten Umsetzungen. Superblocks kommen nicht nur in Großstädten zur Anwendung, sondern auch in Städten, die wie etwa Vitoria-Gasteiz (Spanien) oder Bern (Schweiz) ähnlich viele Bewohner*innen haben wie Innsbruck. Eines zeigt sich dabei wiederholt: überall dort, wo Superblocks im Einklang mit der Bevölkerung umgesetzt werden, erfreuen sie sich großer Beliebtheit.

In manchen Städten werden Superblocks auch aktiv von Bürger*innen eingefordert. Der Berliner Verein Changing Cities hat mit einer Kampagne bisher mehr als 70 Kiezblock-Initiativen in Berlin inspiriert. Mit Stand September 2024 wurden davon 47 Kiezblock-Projekte von Bezirken beschlossen, einzelne wurden bereits umgesetzt.

Auch in Wien ist die Zufriedenheit von Anrainer*innen und Politik hoch. Die Umsetzung des ersten Pilotprojekts hat zu großem Interesse in der Zivilbevölkerung und den Bezirken geführt. Das Projekt gilt bereits in seiner vorläufigen Umsetzung als Erfolg und weitere Superblock-Projekte sollen in die Umsetzung gebracht werden.



Baulich umgesetzter Superblock in Barcelona. © Ajuntament de Barcelona, Daniel Bartolome



Mit adaptiven Maßnahmen umgesetzter Superblock (Kiezblock) am Lausitzer Platz in Berlin.
© Changing-Cities, Norbert-Michalke



Mit einem Superblock Projekt lässt sich die urbane Transformation auf kurz- und langfristiger Ebene verfolgen.
© Ajuntament de Barcelona

1.2 Transformationspfad

Die Planung eines Superblocks umfasst mehrere Schritte, die an den örtlichen Kontext und vorhandene Planungsgrundlagen angepasst werden. Superblocks sind derzeit noch ein für viele Städte neues Planungsinstrument. Deshalb werden sie in der Regel als Pilotprojekte eingeführt, um die neuen Prozesse, Abläufe und Maßnahmen kennenzulernen, bei Bedarf zu adaptieren und im Fall weiterführend zu skalieren.

Ein Pilotprojekt könnte zum Beispiel den folgenden Verlauf aufweisen:

Schritt 1: Potenzialanalyse und Identifikation Pilotgebiet

- Eine stadtweite Potenzialanalyse identifiziert mögliche Anwendungsgebiete.
- Eine Auswahl an geeigneten Projektgebieten (siehe [Kapitel 4](#) und [Kapitel 5](#)) werden in einen planerischen und politischen Abstimmungsprozess gebracht.
- Ein Gebiet mit möglichst guter Umsetzungsperspektive wird als Pilotgebiet gewählt.

Schritt 2: Entwicklungskonzept mit Verkehrs- und Freiraumkonzept

- Eine Bestandsanalyse erhebt die Ausgangssituation im Pilotgebiet.
- Varianten für die Verkehrsorganisation werden entwickelt und geprüft.
- Eine Variante der Verkehrsorganisation wird als Verkehrskonzept verfolgt und stellt die Grundlage für das Freiraumkonzept dar.
- Freiraumpotenziale zur Klimawandelanpassung und Verbesserung der Aufenthaltsqualität werden integriert, um den Beteiligungsprozess und Fachplanungen vorzubereiten.
- Aufbauend auf dem Verkehrs- und Freiraumkonzept wird eine adaptive Pilotphase konzipiert, die möglichst viele Aspekte dieser Konzepte bereits in vereinfachter Form in die Umsetzung bringt.
- Ein Stufenplan teilt das Projektgebiet in umsetzbare Einheiten, beginnend mit Bereichen, die schnelle Verbesserungen ermöglichen (z. B. Schulumfeld, ortsspezifische Raumpotenziale oder Straßenabschnitte).



Teile des Entwicklungskonzepts in Verwendung als 1:50 Plan für die Beteiligung im Supergrätzl Favoriten. © LAUT, Wieser

Schritt 3: Pilotphase

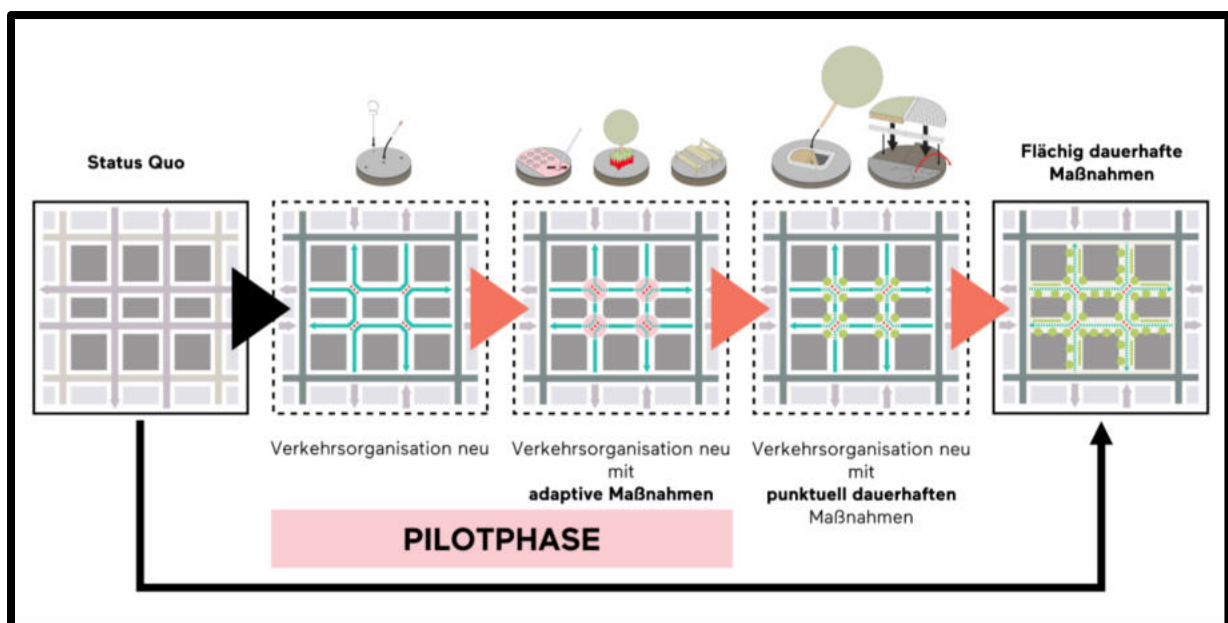
- Mit adaptiven Maßnahmen (Verkehrszeichen, Bodenmarkierungen und Freiraumelemente) wird die neue Verkehrsorganisation eingerichtet und Freiraumpotenziale prototypisch aktiviert.
- Frei gewordene Straßenräume dienen als Experimentierflächen, die auch gemeinsam mit der Bevölkerung bespielt und gestaltet werden können.
- Während der Pilotphase findet ein vertiefender Beteiligungsprozess statt, bei dem die Bevölkerung eingeladen ist, sich aufbauend auf den Entwicklungskonzepten in die weitere Umsetzung einzubringen.
- Verbesserungen, die auf ersten Erkenntnissen aus der Umsetzung beruhen, werden mit adaptiven Maßnahmen für die weitere Pilotphase implementiert.
- Die Pilotphase kann je nach Projektkontext und Zielsetzungen einige Monate bis mehrere Jahre dauern und sollte fließend in eine bauliche Umsetzung übergehen.

Schritt 4: Ausführungsplanung

- Aufbauend auf den Entwicklungskonzepten, den Erfahrungen aus der Pilotphase und den Ergebnissen der Beteiligung wird das Projektvorhaben konkretisiert und die Ausführungsplanung umgesetzt.
- Langfristige infrastrukturelle Vorhaben der Stadt (Kanal, Wasser, Fernwärme, etc.) können geprüft und in die Planungen einbezogen werden.

Schritt 5: Bauliche Umsetzung

- Im fließenden Übergang von der Pilotphase beginnt die bauliche Umsetzung (z. B. Kreuzungsbereiche, Kfz-beruhigte Zonen, Begrünung).
- Je nach Umfang, Komplexität und Kosten erfolgt die Umsetzung entweder punktuell, in mehreren Schritten oder wird in einem Zug realisiert.



Beispielhafter Ablauf einer Superblock-Umsetzung. © LAUT

1.3 Adaptiv in die Umsetzung kommen

Um Superblocks zügig und im Einklang mit der Anwohnerschaft zu realisieren, kommen häufig adaptive Maßnahmen zum Einsatz. Diese Methode ist auch bekannt als Taktischer Urbanismus und ermöglicht es, die Neuverteilung und Attraktivierung des öffentlichen Straßenraums schnell erlebbar zu machen und durch partizipative Ansätze mit der Bevölkerung in Diskurs zu treten. Die neue Verkehrsorganisation reduziert den Durchzugsverkehrs und führt zu einem angepassten Mobilitätsverhalten der Anrainer*innen. Das Projekt kann in der Praxis getestet, bei Bedarf angepasst und optimiert werden.

In den mit adaptiven Maßnahmen umgestalteten (Straßen)Räumen lassen sich die für einen langfristigen Projekterfolg essentiellen Beteiligungsmaßnahmen in einem adäquaten Rahmen umsetzen. Der temporäre Charakter dieser Räume lädt die Bewohnerinnen dazu ein, sich Gedanken über ihre unmittelbare Nachbarschaft zu machen und sich produktiv in Beteiligungsprozesse einzubringen.

Adaptiv umgesetzte Pilotprojekte:

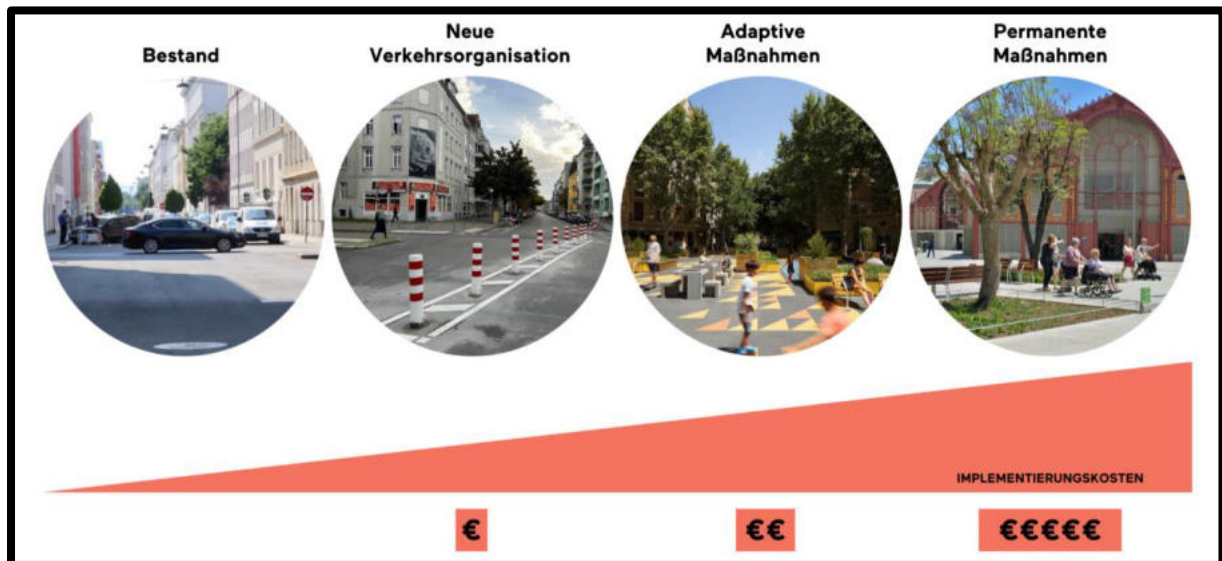
- bringen innovative Planungsansätze **rasch in die Umsetzung**
- ermöglichen die **Evaluierung** angestrebter Projektziele **vor der baulichen Umsetzung**
- können **bei Bedarf kurzfristig adaptiert** werden
- bieten durch **Erfahrungen aus dem Realraum** die ideale Grundlage für **kostenoptimierte, langfristige Umsetzungsprojekte**
- sind im Vergleich zu dauerhaften baulichen Maßnahmen **relativ kostengünstig** und erlauben so mutige Modellversuche
- eröffnen Möglichkeiten für **Beteiligungsprozesse im Realraum**
- **kommunizieren effektiv den Veränderungsprozess** durch ihre ansprechende und aktivierende Gestaltung
- können **vorhandene Materialressourcen (z.B. Straßenmobiliar)** nutzen
- lassen bauliche Umsetzungen **einfacher im Gebiet landen**



Viele effektive Verbesserungen der Lebensqualität lassen sich mit relativ einfachen Mitteln realisieren.

© Pullmetall, El-Bahnasy

Für eine gelungene adaptive Pilotphase ist es wichtig, trotz der verhältnismäßig geringen Kosten auf eine ansprechende, einladende Gestaltung zu achten. Eine alleinige Neuorganisation des Verkehrs wirkt sich zwar bereits positiv auf die Verkehrssicherheit und aktive Mobilität aus, lässt aber Transformationspotenziale für neue Freiraumqualitäten (Aufenthalt, Begrünung, Cooling, Spiel, etc.) unrealisiert.

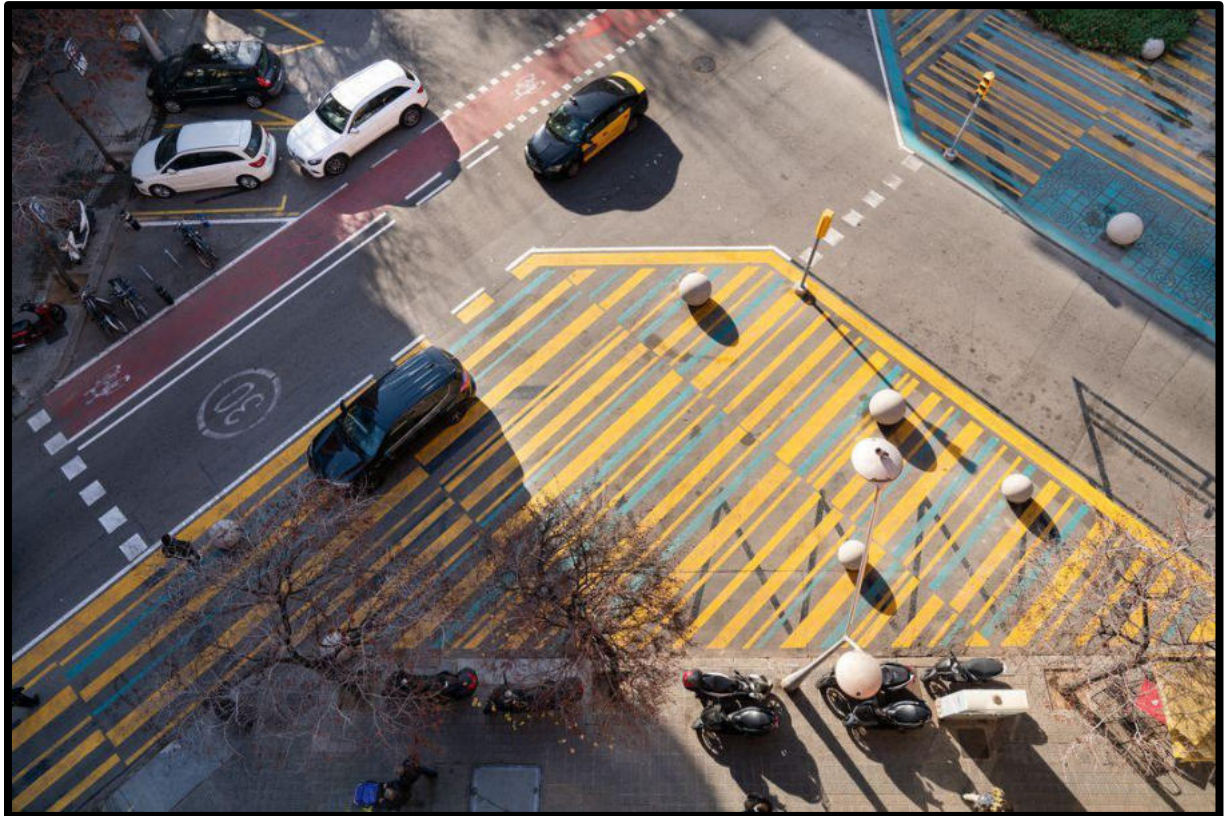


Spektrum von Superblock Maßnahmen. © LAUT

Der Ansatz, mit adaptiven Maßnahmen zu arbeiten, wird aufgrund der vielen Vorteile auch im Fall einer erstmaligen Anwendung des Superblock Konzepts in Innsbruck empfohlen. Das Konzept der adaptiven Umsetzung bietet innovative Maßnahmen für das Vorhaben eines „Modellversuchs Verkehrsführung“ aus dem Koalitionsabkommen. Die Stadt könnte dabei auf gute Erfahrungen aus der Vergangenheit aufbauen.



Auch in Innsbruck hat man bereits gute Erfahrungen mit adaptiven Maßnahmen gemacht, wie z.B. mit dem Projekt Urban Blooms in der Altstadt. © Innsbruck Tourismus / Eduardo Espinosa



Neuverteilung des Straßenraums mit Hilfe von adaptiven Maßnahmen. Kreuzung Consell de Cent mit Carrer Rocafort in Barcelona von 2020-2022. Im Jahr 2022 wurde die Kreuzung als Platz baulich gestaltet.
 © Ajuntament de Barcelona, Mariona Gil



Platz mit Aufenthaltsqualität in der Mitte eines mit adaptiven Maßnahmen eingerichteten Superblocks (Superilla) in St. Antoni, Barcelona. © Ajuntament de Barcelona, Òscar Giralt



Diagonalfilter mit begrünten upcycling Betonpollern im Supergrätzl Favoriten, Wien. © LAUT, Wieser



Adaptiver Schulvorplatz Herzgasse im Supergrätzl Favoriten, Wien. © LAUT, Tsitsos

1.4 Bürger*innen beteiligen

Ein Beteiligungsprozess, der die Einbindung der Menschen und Institutionen vor Ort ermöglicht, ist zentral für den Erfolg von Superblock-Projekten. Folgende Aspekte können zu einem gelungenen Beteiligungsprozess beitragen.

Aktivierende Formate und Inklusion

Klassische Formate wie Informationsveranstaltungen sollten durch aktivierende Ansätze ergänzt werden. Hier haben sich Interventionen im öffentlichen Raum bewährt. Diese machen das Vorhaben greifbar, binden die Bevölkerung ein, reduzieren Vorbehalte und erschließen lokales Wissen. Solche Formate erreichen auch üblicherweise schwer zugängliche Bevölkerungsgruppen dort, wo sie von Planungsmaßnahmen betroffen sind und fördern langfristig die Verantwortung für und die Mitgestaltung des öffentlichen Raums.

Lokale-spezifische Ausrichtung

Jede Nachbarschaft ist einzigartig. Ein Beteiligungsprozess für einen Superblock muss die gesellschaftliche Vielfalt vor Ort berücksichtigen. Eine projektspezifische Ausgestaltung der Beteiligungsformate (mit z.B. mehrsprachigen Informationsmaterialien, Veranstaltungen zu flexiblen Zeiten und aufsuchende Gespräche, etc.) sind essentiell, um Berufstätige, Eltern, Kinder, Studierende oder Unternehmer*innen einzubinden.

Ziele der Beteiligung

- Niederschwellige, frühzeitige Einbindung von Bewohner*innen und Akteur*innen.
- Fokus auf inklusive Beteiligung, die Menschen dort abholt, wo sie von den Maßnahmen betroffen sein werden.
- Klare und zeitnahe Kommunikation einer neuen Verkehrsorganisation.
- Transparente, einladende Kommunikation zu den Beteiligungsmöglichkeiten.
- Klare Abgrenzung, welche Themen zur Disposition stehen.
- Mitwirkung bei der Erstellung des Entwicklungskonzepts und in der Pilotphase.
- Nutzung aktivierender, innovativer Formate zur Co-Kreation.
- Angebot diverser Beteiligungsformate, um unterschiedliche Gruppen abzuholen.
- Langfristige Identifikation der Bürger*innen mit dem Projekt.



Beteiligungsformat „Supergrätzl-Straßenlabor“ während der Pilotphase im Supergrätzl Favoriten. © LAUT, Wieser



Beteiligungsformat „Supergrätzl-Straßenlabor“ für die Pilotstudie Supergrätzl Volkertviertel. © LAUT, Wieser

2. Superblocks im Innsbrucker Kontext

Ein Blick auf Barcelona zeigt gleichzeitig sowohl die langfristigen Potenziale als auch kurzfristige Umsetzungsstrategien für Superblocks. Im Beispiel St. Antoni veranschaulichen Straßenzüge mit großen, klimawirksam ausgeprägten Baumkronen, wohin uns eine Neuaufteilung des Straßenraums langfristig führen kann. In der Bildmitte ist aber auch erkennbar, wie eine Kreuzung mit adaptiven Maßnahmen rasch, effektiv und ansprechend in einen attraktiven Platz transformiert wurde.

Zwar dauert es viele Jahre, bis neu gepflanzte Straßenbäume eine geschlossene Baumkrone erreichen, umso mehr sollten wir damit schon heute ins Tun kommen. Wie Barcelona aber auch eindrucksvoll aufzeigt, sind effektvolle Maßnahmen für den öffentlichen Raum mit vergleichsweise einfachen Mitteln realisierbar. Wie weiter hinten in den Empfehlungen für Superblock-Pilotgebiete ([Kapitel 5](#)) dargelegt wird, gibt es auch in Innsbruck viele Straßenräume, die ähnliche Potenziale für eine Transformation bieten.



Links - Superblock St. Antoni in Barcelona mit adaptiver Gestaltung des Kreuzungsplateaus.

Rechts - Kreuzung Stafflerstraße # Sonnenburgstraße im Innsbrucker Stadtteil Wilten.

© LAUT, auf Basis Google Earth

2.1 Synergien mit dem Zukunftsvertrag Innsbruck 2024-2030

Im Zukunftsvertrag Innsbruck 2024-2030 finden sich eine Reihe von Themen, Vorhaben und Zielsetzungen, für deren Umsetzung und Zielerreichung Synergien mit einem Superblock Projekt bestehen könnten. Verdeutlicht werden diese in der Beschreibung der Umsetzungspotenziale in [Kapitel 2.2](#) und Gebiets-spezifisch in [Kapitel 5](#).

Stadtentwicklung, Stadtplanung & Wohnen

A. Stadtplanung und Raumordnung

3. Städtischen Grünraum in Wohngebieten sichern
4. Entwicklung stadtteilbezogener Quartiere
8. Platzgestaltung
9. Flächen entsiegeln

Jugend, Familie und Senior:innen

A. Perspektiven, Platz und Aufenthaltsqualität für Jugendliche

5. Freizeitflächen frei von Konsumzwang

B. Familien- und Senior:innenfreundliches Innsbruck

3. Spielplatzqualität

Integration und Vielfalt

A. Vielfalt in Innsbruck: Initiativen für Zusammenleben und zur Integration

11. Mitsprache und Teilhabe

Gleichstellung, Diversität und LGBTIQ+

3. Frauen*wege

Mobilität und Verkehr

A. Schneller und sicherer von A nach B

1. Signalanlagen minimieren
2. Verkehrsberuhigte Zonen
3. Durchzugsverkehr in Wohngebieten reduzieren
33. Modellversuch Verkehrsführung
43. Schulwegsicherheit

Klima, Energie und Smart City

A. Innsbruck Energieeffizient und Klimafreundlich

1. Baumpflanzungen
2. Schwammstadtprinzip
6. Klimafitte Stadtteile und Plätze
7. Stadtdurchlüftung durch Grünzüge

Wirtschaft, Arbeit, Tourismus und Innovation

A. Wirtschaft, Arbeit und Nachhaltiger Tourismus im Einklang mit der Bevölkerung

2. Attraktivierung öffentlicher Plätze
4. Trinkwasserentnahmestellen
19. Wirtschaft in den Stadtteilen

Sicherheit

4. Schulwegsicherheit

Stadtteile und Vereinswesen

A. Heimat im eigenen Stadtteil in jedem Lebensalter

1. Dorfplätze
10. Sichere Wege
11. Mobilitätskonzepte

B. Stadtteilprojekte

Je nach Potenzialgebiet zum Teil sehr konkrete Synergien. Siehe Details zu einzelnen Potenzialgebieten in [Kapitel 4.5](#) und [Kapitel 5](#).

2.2 Die Potenziale für Innsbruck

Je nach Umsetzung können Superblocks unterschiedliche Wirkungsebenen integriert bearbeiten und bieten so eine effektive Möglichkeit zur umfassenden urbanen Transformation. Mit dem richtigen Maßnahmenmix könnten viele positive Wirkungen von Superblocks auch in Innsbruck realisiert werden und so zu einem transformativen Werkzeug für die Stadtentwicklung werden. Die folgenden Themen geben einen ersten Überblick.

Superblocks in Innsbruck könnten...

...den öffentlichen Raum verbessern

Als kompakte Stadt mit einem sportlichen und naturverbundenen Image eignet sich Innsbruck hervorragend für Superblocks. Abseits der belebten Innenstadt ließen sich mit Superblocks weitere Stadtgebiete attraktivieren, ein zukunftsorientiertes Stadtbild umsetzen und Nachbarschaften mit typischer Identität entwickeln. Damit könnte Innsbruck die Lebensqualität für seine Bewohner*innen weiter verbessern.

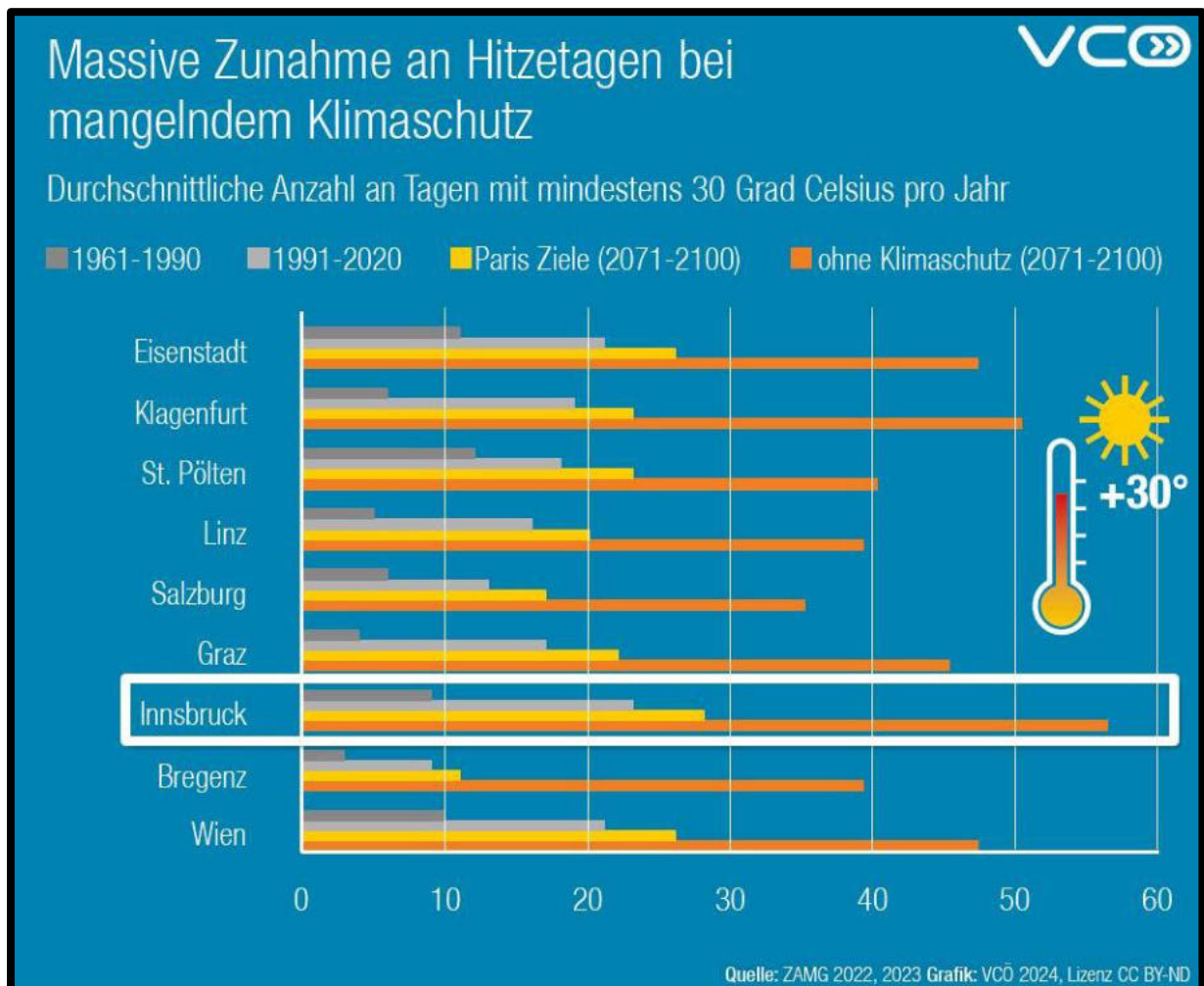
Als eine international orientierte Stadt, die im Wettbewerb um Spitzenkräfte aus Wissenschaft und Wirtschaft steht, kann sich Innsbruck mit einem zukunftsfiten öffentlichen Raum als attraktiver Ort zum Wohnen und Arbeiten profilieren und damit weitere Impulse für den Wirtschafts- und Wissenschaftsstandort setzen.



Die Maria-Theresien-Straße in den 70er-Jahren des letzten Jahrhunderts. Eine Verkehrsberuhigung war für die Bevölkerung zu diesem Zeitpunkt kaum vorstellbar. © Stadtarchiv/Stadtmuseum Innsbruck

...Beiträge zu Klimawandelanpassung und Klimaschutz leisten

Innsbruck ist die österreichische Landeshauptstadt mit dem prognostiziert höchsten Anstieg an Hitzetagen. Superblocks bieten einen strategischen Ansatz, um auf Ebene des Quartiers mit dem entsprechend abgestimmten Maßnahmenmix zur Klimawandelanpassung beizutragen. Zudem leisten sie einen wichtigen Beitrag für den Klimaschutz, indem sie aktive Mobilität fördern und die Nutzung von CO₂-intensiven Verkehrsmitteln verringern.

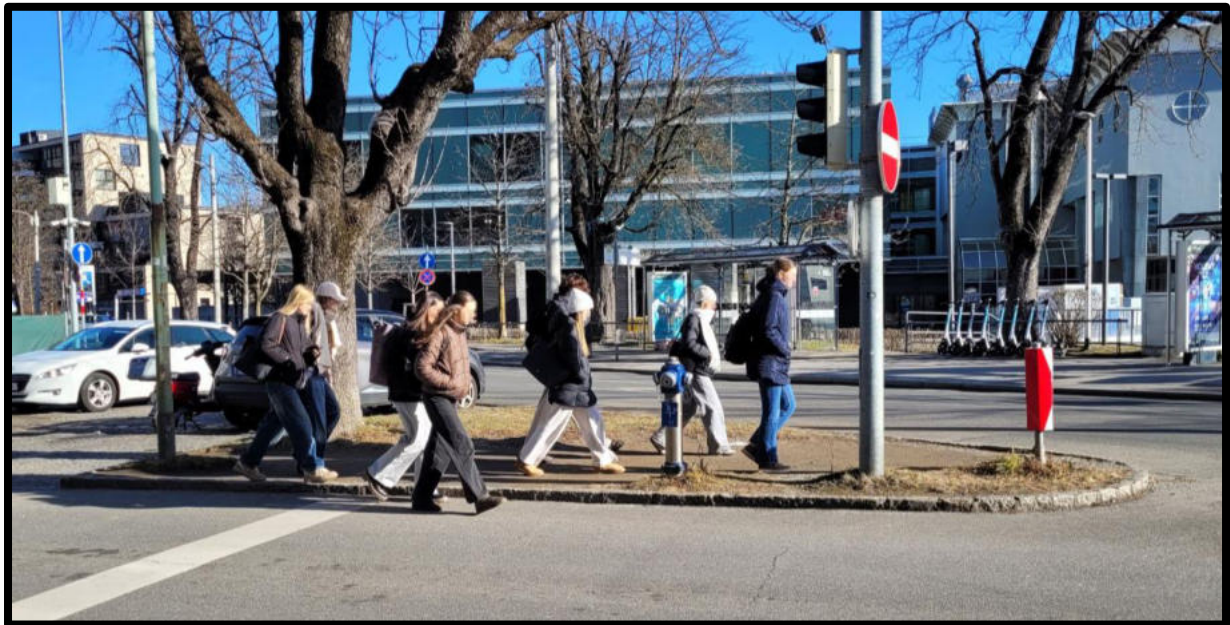


Prognose der Hitzetage in den österreichischen Landeshauptstädten. © Verkehrsclub Österreich

...die Stadt der kurzen Wege in der Nachbarschaft erschließen

Durch attraktive und im Sinne der aktiven Mobilität organisierte barrierefreie Straßenräume, können Superblocks die Bewegungsautonomie von Kindern, älteren Menschen und Menschen mit Behinderung verbessern. Davon profitieren alle Stadtbewohner*innen.

Als kompakte Stadt mit gutem Angebot an öffentlichem Verkehr entspricht Innsbruck in vielfacher Hinsicht bereits einer Stadt der kurzen Wege. Jedoch sind viele Straßenräume noch auf die Bedürfnisse des motorisierten Individualverkehrs (MIV) ausgerichtet. Werden nun Verkehrsorganisation und Raumaufteilung entsprechend gestaltet, finden Fuß- und Radverkehr den notwendigen Raum, um ihr volles Potenzial zu entfalten. Durch die Förderung der aktiven Mobilität auf Nachbarschaftsebene könnten Superblocks dazu beitragen, Innsbruck zu einer im Alltag gelebten Stadt der kurzen Wege zu transformieren.



Nicht immer entspricht der Straßenraum bereits den tatsächlichen Bedürfnissen der Stadtbewohner*innen. © LAUT, Lorenz



In Berlin wurden in den letzten Jahren Straßenräume im Zuge von Superblock (Kiezblock) Projekten punktuell entsiegelt und für den Fuß- und Radverkehr attraktiviert. © Changing Cities, Norbert-Michalke

...die Nachbarschaft beleben

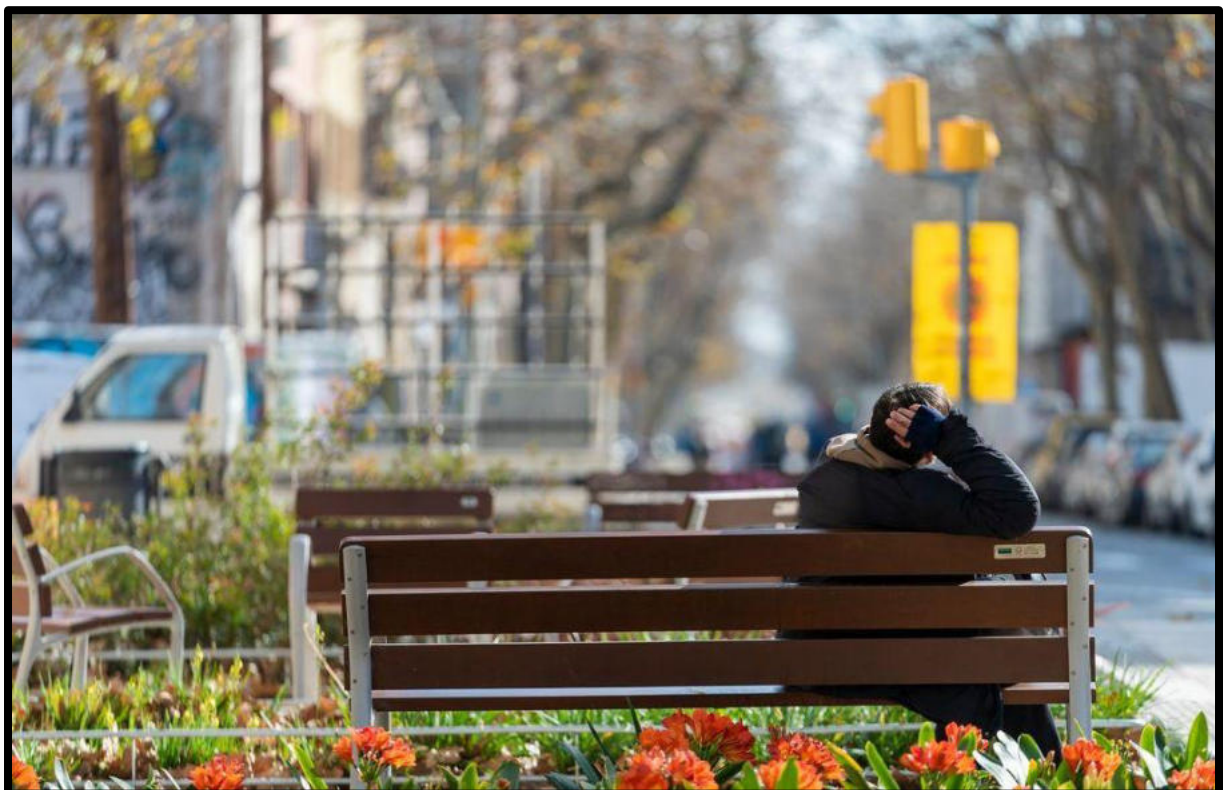
Superblocks schaffen neu nutzbare öffentliche Räume für die Bewohner*innen und lokale Wirtschaftstreibende. Attraktive, gut zu Fuß und per Rad durchwegbare Straßenräume mit Grün- und Aufenthaltsmöglichkeiten erhöhen die Frequenz an Menschen auf den Straßen der Nachbarschaft. Das fördert die lokale Ökonomie und stärkt die Nahversorgung. Neu geschaffene Freiräume bieten Möglichkeiten zur Direktvermarktung, etwa in Form von Märkten oder temporären Ständen. Durch mehr Begegnungen wird das Miteinander gestärkt und eine gemeinschaftliche Identität im Quartier kann entstehen.

In Barcelona wurde z.B. die ökonomische Attraktivität der neu gestalteten Nachbarschaften anhand der Verkaufsdaten aus Zahlungen mit Kreditkarten beobachtet. Nach Aufhebung der Corona-Lockdowns erholte sich die wirtschaftliche Aktivität im Superblock St. Antoni im stadtweiten Vergleich am schnellsten.

Auch das individuelle Sicherheitsgefühl verbessert sich im Superblock. Einerseits erhöht sich die Verkehrssicherheit - am Schulweg, in der Schulstraße oder beim Überqueren ehemals unübersichtlicher Kreuzungsbereiche. Andererseits steigt auch das allgemeine Sicherheitsgefühl im Straßenraum, wenn mehr Menschen unterwegs sind und sich mit ihrer direkten Umgebung stärker positiv identifizieren.

Die Gesundheit, Lebensqualität und Zufriedenheit in der Nachbarschaft steigen. Menschen im Superblock sind eher aktiv mobil und bleiben so gesünder. Gleichzeitig sind sie durch den geringeren Verkehr weniger gesundheitsschädliche Emissionen des MIV ausgesetzt.

Werden entsprechende Maßnahmen zur Klimawandelanpassung umgesetzt, lässt es sich in einem Superblock besser mit den stärker werdenden sommerlichen Hitzeperioden umgehen. Nicht zuletzt sorgt die Möglichkeit für mehr soziale Kontakte im öffentlichen Raum für positive psychologische Effekte.



Das Beispiel Barcelona zeigt: auch abseits des Stadtzentrums gilt, dort wo Flächen vom Verkehr zurückgewonnen werden, entsteht Raum für neue Lebensqualität im Quartier. © Ajuntament de Barcelona, Clara Soler Chopó

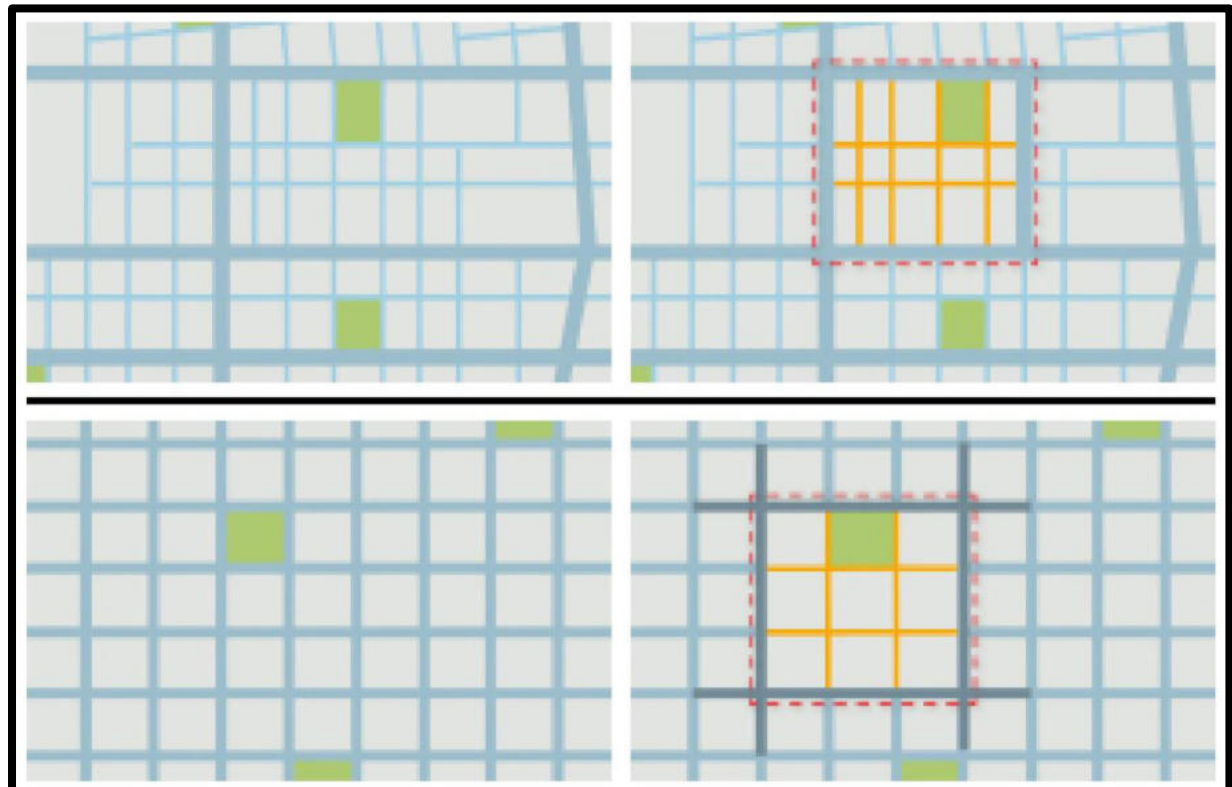
...die gewachsene Bestandsstadt transformieren

Aufgrund des Erfolgs und der Bekanntheit der Maßnahmen in Barcelona wird häufig angenommen, dass eine rasterförmige, orthogonale Organisation der Straßenzüge Voraussetzung für die Umsetzung einer Superblock-Strategie ist. Doch das Gegenteil ist der Fall: In Städten mit gewachsenen städtischen Strukturen, die aus historischen (Straßen-) Netzen erwachsen sind und oft eine ausgeprägte Straßenhierarchie (Durchzugsstraße, Straße im Wohngebiet, etc.) aufweisen, ergeben sich sogar Vorteile.

In Barcelona wurden Superblock-Maßnahmen in ein gleichrangiges Netz aus Straßen gleicher Hierarchie eingepflegt. Einzelne Straßen mussten signifikant depriorisiert, also ihre Verkehrskapazität reduziert werden. Demgegenüber können in einer Stadt wie Innsbruck bestehende Unterschiede in Breite und Kapazität von Straßenzügen sowie "natürliche" Grenzen der Stadtmorphologie genutzt werden, um Superblock-Quartiere festzulegen.



Orientiert man sich rein am oft genannten Vorbild Barcelona (Links) mit seinem gleichmäßigen Straßenraster, erscheint die Maßnahme im gewachsenen Stadtraum von Innsbruck (Rechts) zunächst wenig realistisch. © LAUT

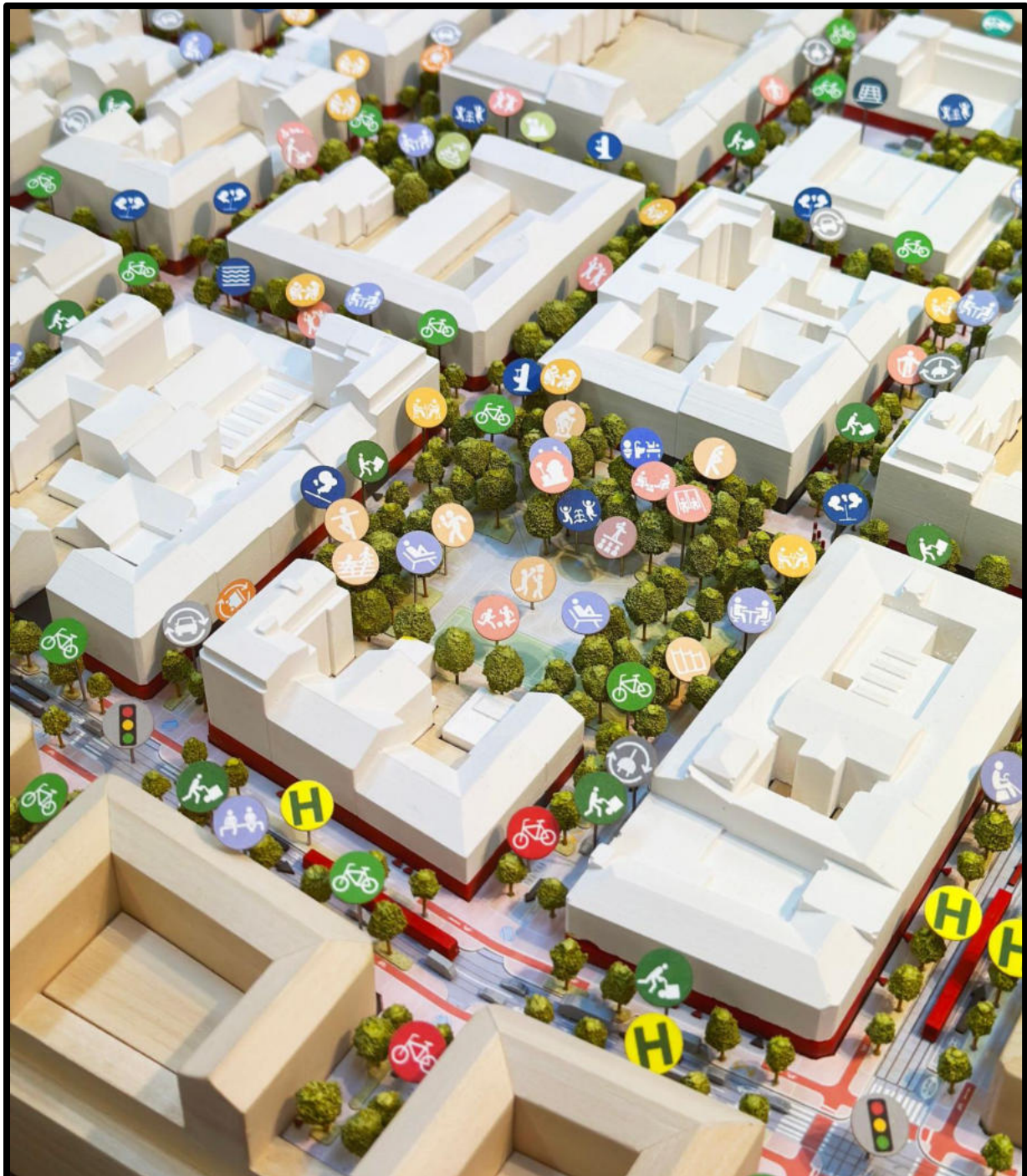


Vergleich der Verortung eines Superblocks zwischen einer gewachsenen und einer rasterförmigen Stadtstruktur. © LAUT

2.3 Vorschläge für mögliche Superblock Leitziele in Innsbruck

Auf der Ebene des Superblocks können viele in der Stadt vorhandene Synergien genutzt und im Sinne einer energie- und ressourceneffizienten Stadtentwicklung langfristig in die Umsetzung gebracht werden. Planungsziele, die auf verschiedenen Strategien und Vereinbarungen basieren, können darin zusammengeführt werden.

Als Beispiel für die multi-sektoralen Maßnahmenebenen von Superblock Projekten wird im Folgenden eine umfassende Liste möglicher Leitziele als Vorschlag formuliert. Im Falle einer möglichen Umsetzung können diese Leitziele bzw. eine Auswahl daraus zur Entwicklung von Superblocks in Innsbruck herangezogen werden.



So ideal wie im Modell lässt sich ein Projekt im öffentlichen Raum selten ausführen. Anhand von Leitzielen lassen sich aber die richtigen Impulse für ein erfolgreiches Projekt setzen. © LAUT, Wieser

Urbane Transformation

- Systematische Arbeit im Quartier ermöglicht Behandlung von Querschnittsthemen
- Kurz- und langfristige Ziele bearbeiten
- Adaptive Ansätze, um Projekt rasch in die Umsetzung zu bringen
- Lernen innerhalb des Projektverlaufs, um zeitnah Adaptierungen vorzunehmen

Öffentlicher Raum und Aufenthaltsqualität

- Aufwertung öffentlicher Straßenräume auf Quartiersebene
- Mehr Raum zum Verweilen, zum Spielen und zur spontanen Aneignung
- Vom Straßenraum aus die Erdgeschoßzone attraktivieren
- Schaffen von inklusiven öffentlichen Räumen
- Bewusstseinsbildung für den öffentlichen Raum als gemeinschaftliches Gut

Klimawandelanpassung und Klimaschutz

- Umsetzung klimawirksamer Maßnahmen zur Reduktion urbaner Hitzeinseln
- Mehr Grüne Infrastruktur und natürliche Beschattung
- Weniger versiegelte Flächen
- Mehr blaue Infrastruktur und Schwammstadtpotenziale
- Weniger Energieverbrauch durch geändertes Mobilitätsverhalten
- Bewusstseinsbildung für klimasensible Lösungen im Stadtteil

Mobilität und Verkehr

- Optimierung der lokalen Verkehrsorganisation und Verkehrsberuhigung
- Verbesserungen für den Fuß- und den Radverkehr
- Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Barrierefreiheit - vor allem für Kinder, Ältere und Menschen mit Behinderung
- Integration von intelligenten Mobilitätslösungen, wie Sharing-Angeboten und Last-Mile-Logistik

Belebung der Nachbarschaft und wirtschaftliche Entwicklung

- Stärkung der lokalen Ökonomie
- Neue Räume für Direktvermarktung schaffen
- Verbesserung der sozialen Infrastruktur
- Förderung des Miteinanders und einer gemeinschaftlichen Quartiers-Identität

Sicherheit

- Übersichtlicher öffentlicher Raum, gepflegtes Stadtbild
- Schulwegsicherheit, Schulstraßen
- Steigerung der Verkehrssicherheit

Gesundheit und Wohlbefinden

- Abfedern negativer gesundheitlicher Auswirkungen der Klimakrise
- Steigerung der Gesundheit der Anrainer*innen durch mehr aktive Mobilität und besseren sozialen Austausch
- Steigende Zufriedenheit der Anrainer*innen durch höhere Lebensqualität im Wohnumfeld

Partizipation und Teilhabe

- Neue Art der Einbindung lokaler Stakeholder
- Mehr Transparenz bei Entscheidungsprozessen
- Mehr Akzeptanz für Neugestaltung des Straßenraums

3. Verkehrsorganisation und Verordnungen im Superblock

Die Neuorganisation des Verkehrs bildet die zentrale Grundlage für die Umsetzung eines Superblocks. Anstatt Maßnahmen in einem einzelnen Straßenabschnitt umzusetzen, wird systematisch im Quartiersmaßstab vorgegangen. Analyse, Planung, Beteiligung und Umsetzung finden auf Ebene der Nachbarschaft statt.

Durch die Einführung von Einbahnschleifen wird der Verkehr beruhigt, während die Erreichbarkeit für den motorisierten Individualverkehr (MIV) aufrechterhalten bleibt. Die Straßenquerschnitte können so optimiert werden, um Flächenpotenziale freizuspielen. Dadurch entsteht Raum für Maßnahmen zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität, der aktiven Mobilität und zur Klimawandelanpassung.

Neben den Maßnahmen zur Aufwertung des öffentlichen Raums zielen Superblock Projekte darauf ab, aktive Mobilität zu fördern. Dies erfolgt unter anderem durch die Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr und vor allem durch die Nutzung neu freiwerdender Flächen für breitere Gehsteige und Gehsteigvorziehungen, die Fußgänger*innen mehr Platz bieten. Fallweise kann die Einrichtung von Straßenabschnitten als Fußgänger- oder Begegnungszonen in Betracht gezogen werden.

Wo es die Rahmenbedingungen erlauben, kann der ruhende Verkehr gegebenenfalls maßvoll reduziert werden. Dies sollte immer konzentriert erfolgen und darauf abzielen, besonders lohnenswerte Orte möglichst umfassend umzugestalten. Die Umnutzung von Stellplätzen bietet ein besonders großes Potenzial für Entsiegelungs- und Aufenthaltsmaßnahmen in der Bestandsstadt.

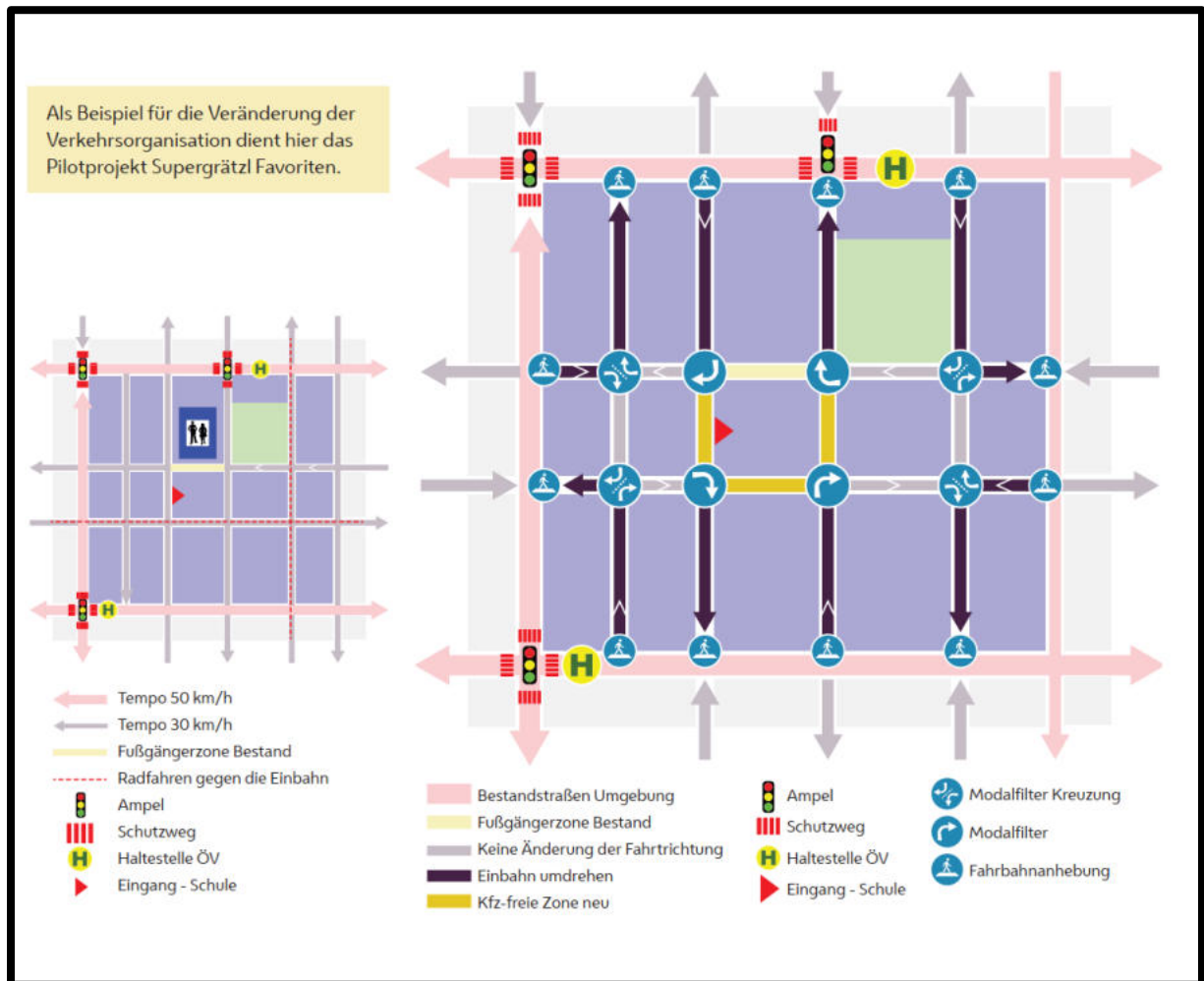


Ist die Neuorganisation des Verkehrs konzipiert, können gemeinsam mit der Bevölkerung neue Ideen entwickelt werden.
© LAUT, Tsitsos

3.1 Verkehr neu organisieren

Um verkehrsleitende Maßnahmen und Verordnungen für Straßenräume zu konzipieren, wird ein Superblock-Projektgebiet in Kreuzungsbereiche und Straßenabschnitte eingeteilt. Die Straßenabschnitte dienen zur Entscheidung bezüglich der Fahrtrichtung des motorisierten Verkehrs und der Art der Verkehrsberuhigung.

An den Kreuzungsbereichen werden Maßnahmen wie Fahrbahnanhebungen, Gehsteigvorziehungen sowie Modalfilter und Diagonalfilter kombiniert. In den Straßenabschnitten werden Verordnungen laut StVO angewandt, um die entsprechenden verkehrlichen und freiraumplanerischen Maßnahmen umsetzen zu können.



Verkehrsorganisation im Bestand (links) und in einem Superblock (rechts) am Beispiel Supergrätzl Favoriten.

© Stadt Wien, LAUT

Einbahnschleifen

Über Einbahnen kann der motorisierte Verkehr so geleitet werden, dass alle Ziele innerhalb des Gebiets erreichbar bleiben. Die Einbahnschleifen sollen nach Möglichkeit gegen die Fahrtrichtung der anliegenden Randstraße geführt werden. Alle Einbahnen sind mit „Radfahren gegen die Einbahn“ für den Radverkehr zu öffnen.

Modalfilter und Diagonalfilter

An einem **Modalfilter** dienen bauliche Elemente zur Abgrenzung verkehrsberuhigter Bereiche wie z.B. Fußgängerzonen. Sie sind zu Fuß und mit dem Fahrrad passierbar, die Durchlässigkeit des Straßennetzes für den motorisierten Verkehr wird aber effektiv eingeschränkt. Es gibt viele Beispiele, die eine rein verkehrsleitende Funktion aufweisen und z.B. rein mit Pollern ausgeführt werden. In der Praxis zeigen sich trotz höherem Aufwand bei Pflege jedoch die Vorteile von attraktiven, im besten Fall begrünten Freiraumelementen, die über ihre verkehrsleitende Funktion hinaus auch zur Aufenthaltsqualität beitragen.

Diagonalfilter sind quer/diagonal über ein Kreuzungsplateau verlaufende Modalfilter. Sie dienen der Durchsetzung eines verordneten Abbiegegebots. An einem Diagonalfilter muss der motorisierte Verkehr dem Verlauf einer Einbahnschleife entsprechend abbiegen, während die Kreuzung für den Fuß- und Radverkehr in alle Richtungen frei passierbar bleibt. Der Abbiegevorgang führt auch zu einer Reduktion der Geschwindigkeit.

Ergänzende Maßnahmen im Kreuzungsbereich

Gehsteigvorziehungen an allen Kreuzungen verringern barrierefrei die Fahrbahnbreite bzw. die Querungsdistanz, schaffen bessere Sichtbeziehungen für alle Verkehrsteilnehmer*innen und erleichtern damit Fußgänger*innen das Queren.

Fahrbahnanhebungen zum Beispiel an Kreuzungen zu Randstraßen eines Superblocks ermöglichen das sichere Queren für Fußgänger*innen und verlangsamen den Kfz-Verkehr beim Einfahren in einen Superblock.



Für das Erreichen der Ziele eines Superblock Projekts stehen eine Reihe an Werkzeugen zur Verfügung. Werden diese mit adaptiven Maßnahmen umgesetzt, entstehen bereits viele Vorteile, bevor der Bagger kommt. © LAUT, Wieser

3.2 Verordnungen laut StVO

Um Straßenräume in einem Superblock zu gestalten, müssen unterschiedliche Verordnungsmöglichkeiten für den Verkehrsraum Straße abgewogen werden. Die Straßenverkehrsordnung (StVO) bestimmt die Nutzung der Straße und bestimmt die Gestaltungsfreiräume und Möglichkeiten für Maßnahmen im Straßenraum. Alle Veränderungen müssen gut zwischen den vielen für die unterschiedlichen Bereiche in der Straße verantwortlichen Stakeholdern abgestimmt sein.

Tempo-30-Zone und Einbahn mit Radfahren gegen die Einbahn

Auf den innenliegenden Straßen eines Superblocks darf nicht schneller als 30 km/h gefahren werden. Diese Reduktion der Fahrgeschwindigkeit des motorisierten Verkehrs wird baulich durch Fahrbahnanhebungen (z.B. beim Abbiegen / Einfahren in das Gebiet), Gehsteigvorziehungen und Diagonalfilter unterstützt. Die Straßen sollen als Einbahnen mit „Radfahren gegen die Einbahn“ für Radfahrer*innen geöffnet verordnet werden.

Sackgasse mit Zweirichtungs-Fahrbahn

In manchen Fällen, z.B. wenn keine Einbahnschleife darstellbar ist, kann eine Straße im Superblock auch als Sackgasse enden. Dann muss die Straße als Zweirichtungs-Fahrbahn ausgeführt sein und bedarf eines Wendehammers.

Wohnstraße

In einer Wohnstraße ist das Gehen, Verweilen oder Spielen auf der Fahrbahn erlaubt. Der motorisierte Verkehr darf nur zum Zwecke des Zu- und Abfahrens und nur in Schrittgeschwindigkeit unterwegs sein. Eine Wohnstraße sollte nur dann verordnet werden, wenn die Straße so ausgestaltet wird, dass nicht-verkehrliche Nutzungen möglich sind.

Begegnungszone

Um allen Verkehrsteilnehmer*innen eine gleichberechtigte Nutzung der Fahrbahn zu erlauben, kann eine Begegnungszone verordnet werden. Merkmale dafür sind eine niveaugleiche Ausführung von Fahrbahn und Gehsteig sowie ein Angebot an Sitzbänken und anderen Freiraumelementen. Das Spielen oder Verweilen auf der Fahrbahn ist in einer Begegnungszone nicht möglich. Grundvoraussetzung für eine Begegnungszone ist eine hohe Frequenz an Fußgänger*innen, um ein entsprechend angepasstes Verkehrsverhalten des MIV zu erreichen.

Fußgängerzone

Straßenräume, die keinen motorisierten Verkehr aufnehmen sollen, können als Fußgängerzone verordnet werden. Gegebenenfalls bedarf es für einzelne Anrainer*innen einer Regelung der Zu- und Abfahrt zu deren privaten Garageneinfahrten. Im Superblock werden Fußgängerzonen mit einer Ausnahmeregelung für Radfahrende verordnet. Diese sollen im Superblock die Fußgängerzonen befahren können.

Fahrradstraße

Eine Fahrradstraße ist eine vorrangig für den Radverkehr vorgesehene Straße, die den Radfahrenden eine sichere und schnelle Verbindung ermöglicht. Befindet sich ein Superblock entlang einer wichtigen Radverbindung, kann eine Fahrradstraße anstatt einer für den Radverkehr geöffneten Einbahn in Betracht gezogen werden. Sie sind mindestens 4 Meter breit und bieten eine hohe Standard an Fahrrad-Infrastruktur. Der Radverkehr hat in einer Fahrradstraße Vorrang gegenüber dem Kfz-Verkehr, der nur zufahren oder queren darf. Radfahrende dürfen stets nebeneinander fahren. Das ist besonders für Schulwege interessant und vereinfacht die gemeinsame Mobilität radfahrender Eltern und ihrer Kinder.

Schulstraße

Eine Schulstraße bietet die Möglichkeit, Straßen im Nahbereich von Schulen temporär für Kinder und Jugendliche zu öffnen und eine Zufahrt für den MIV zu unterbinden. Dies reduziert das Kfz-Verkehrsaufkommen, insbesondere zu Schulbeginn bzw. Schulsende. Das hilft Eltern und Kindern dabei zumindest einen Teil des Schulwegs klimafreundlich zurückzulegen. Im Superblock kann die Einrichtung einer Schulstraße ergänzend zu anderen Verordnungen sinnvoll sein, wenn keine dezidierten Schulvorplätze als Fußgängerzonen möglich sind.



Fußgängerzonen sind dann eine geeignete Maßnahme im Superblock, wenn sie sich ohne Verluste für die MIV-Erreichbarkeit in der Nachbarschaft einrichten lassen. © LAUT, Tsitsos

4. Kartierung und Analyse von Potenzialgebieten

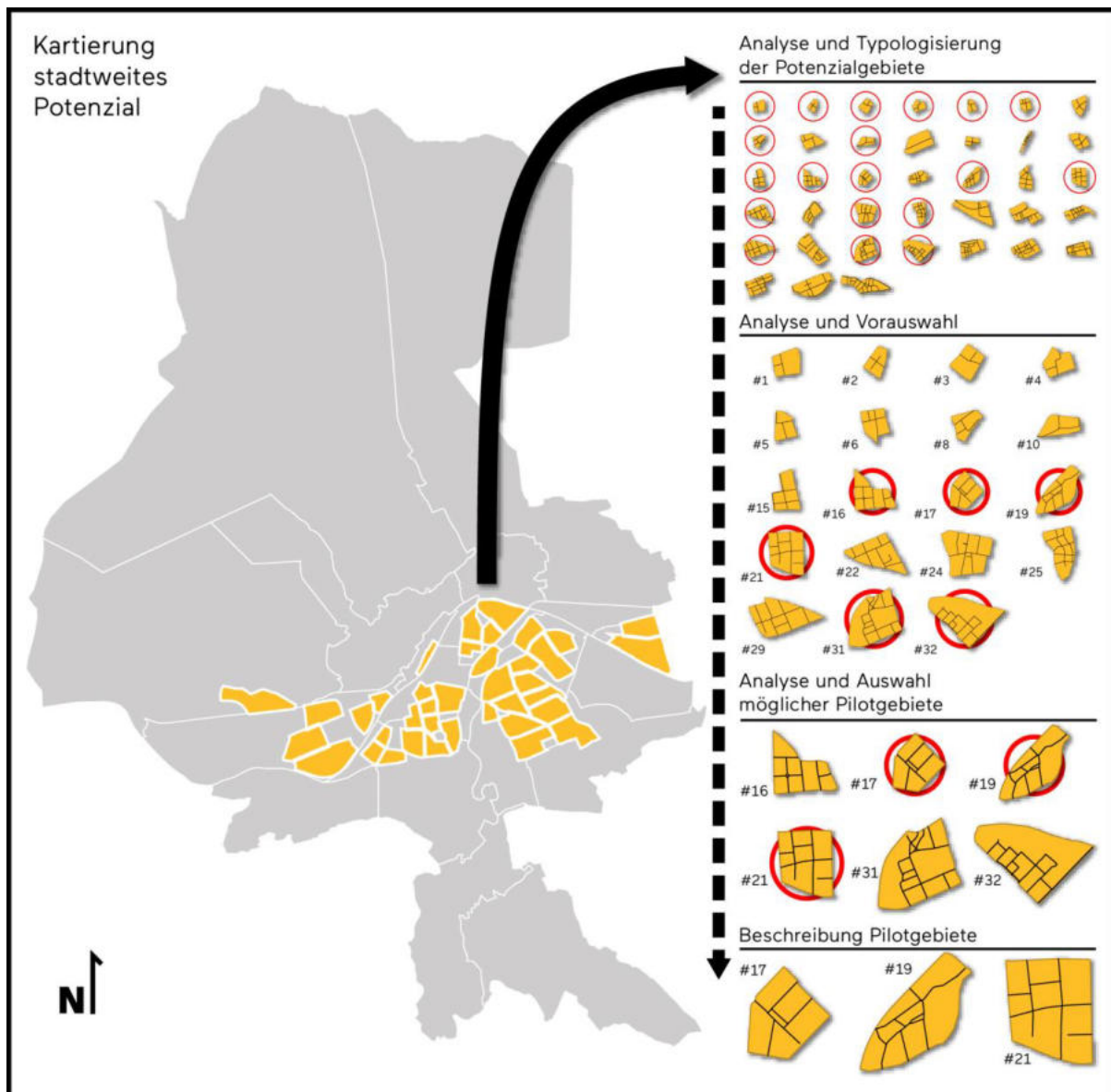
Im Rahmen dieser Studie werden zwei Hauptziele verfolgt:

1. Untersuchung des gesamten Stadtgebietes, um das Potenzial für Superblock-artige Interventionen zu ermitteln.
2. Identifikation von drei Pilotgebieten, also besonders für ein erstes Pilotprojekt geeignete Potenzialgebiete.

Zur Beantwortung dieser Fragestellungen wurde eine Kartierung und Analyse von Potenzialgebieten für eine mögliche Superblock Umsetzung erstellt. Die Kartierung erfolgte entlang der folgenden Schritte:

- **Kartierung stadtweites Potenzial:** Basierend auf stadtmorphologischen Kriterien (siehe [Kapitel 4.1](#)) wurden 38 mögliche Potenzialgebiete erfasst.
- **Analyse und Typologisierung der Potenzialgebiete:** Die Potenzialgebiete wurden anhand erster Potenzialfaktoren analysiert und anhand ihrer Bebauungsstruktur in zwei Kategorien, Superblock (19) und Superblock-Light (19) eingeteilt (siehe [Kapitel 4.2](#) und [Kapitel 4.3](#)).
- **Analyse und Vorauswahl:** Die als Typ Superblock kategorisierten Gebiete wurden weiter analysiert und eine Vorauswahl von 6 besonders für ein erstes Pilotgebiet geeigneten Gebieten erstellt. (siehe [Kapitel 4.4](#) und [Kapitel 4.5](#))
- **Auswahl möglicher Pilotgebiete:** Die Potenzialgebiete der Vorauswahl wurden eingehend beschrieben (siehe [Kapitel 4.6](#)) und mit Vertreter*innen der Stadt diskutiert. Anschließend wurden drei Potenzialgebiete für ein mögliches erstes Pilotprojekt als mögliche Pilotgebiete empfohlen.
- **Beschreibung der Pilotgebiete:** Abschließend wurden Steckbriefe mit detaillierten Beschreibungen der drei möglichen Pilotgebiete für den weiteren Abstimmungsprozess erstellt (siehe [Kapitel 5](#)).

Ablauf der Potenzialerhebung



Darstellung des Ablaufs der Potenzialerhebung: von der stadtweiten Kartierung und Analyse aller Potenzialgebiete bis zu den Vorschlägen für konkrete Pilotgebiete. © LAUT

4.1 Kartierung stadtweites Potenzial

Methodik der Kartierung

Die Erhebung der Potenzialgebiete erfolgt in einem kaskadisch-ausschließenden Verfahren. Zunächst werden anhand stadtmorphologischer Kriterien geeignete Areale im Stadtraum identifiziert. Anschließend werden diese in mehreren Schritten geprüft, Konturen angepasst und nicht geeignete Flächen aussortiert, bis nur noch potenziell geeignete Gebiete (= Potenzialgebiete) verbleiben.

Die erste stadtmorphologische Herleitung von Roh-Potenzialgebieten basiert auf bestehenden räumlichen „Grenzen“ im Stadtgefüge. Dazu zählen hochrangige Erschließungsstraßen im Verkehrsnetz ($FRC \leq 5$), unveränderbare Hauptachsen des öffentlichen Verkehrs (Straßenbahn- und Eisenbahntrassen) sowie Gewässer.

Nachdem grundsätzlich ungeeignete Gebiete – wie unbebaute Flächen oder zufällig entstandene isolierte Areale – ausgeschlossen wurden, erfolgt eine detaillierte Beurteilung der verbleibenden Roh-Potenzialgebieten. Gebiete mit Straßennetzen, die keine sinnvolle Veränderung zulassen, stark geneigte Hanglagen (die sich in der Regel aufgrund der baumartigen Erschließungsstruktur ihres Straßennetzes nicht als Superblock eignen) sowie Gewerbegebiete werden aus der Analyse entfernt.

In Abstimmung mit der Auftraggeberin wurden einzelne Stadtgebiete aus der Betrachtung ausgenommen: Die Altstadt als bereits bestehende Fußgängerzone und das Areal rund um das Landestheater, für das zum Zeitpunkt der Erstellung der Studie bereits Überlegungen hinsichtlich einer möglichen Verkehrsberuhigung eingeleitet wurden.

Nach einer anschließenden Prüfung der Gebiete werden Konturen bei Bedarf nachgeschärft, um dort, wo es aufgrund der Startparameter nicht gegeben war, besser zutreffende Gebietsgrenzen zu erhalten. Gebiete mit großem Straßennetz bei denen eine Aufteilung sinnvoll erschien wurden geteilt und in Einzelfällen Randstraßen mit einbezogen, um Maßnahmenräume aus planerischer Sicht sinnvoll zu erweitern.

Alle in der GIS-gestützten Erhebung ermittelten Gebiete wurden durch Befahrungen mit dem Fahrrad überprüft. Auf Basis dieser Erkenntnisse wurden einzelne Konturen der Potenzialgebiete geringfügig angepasst.

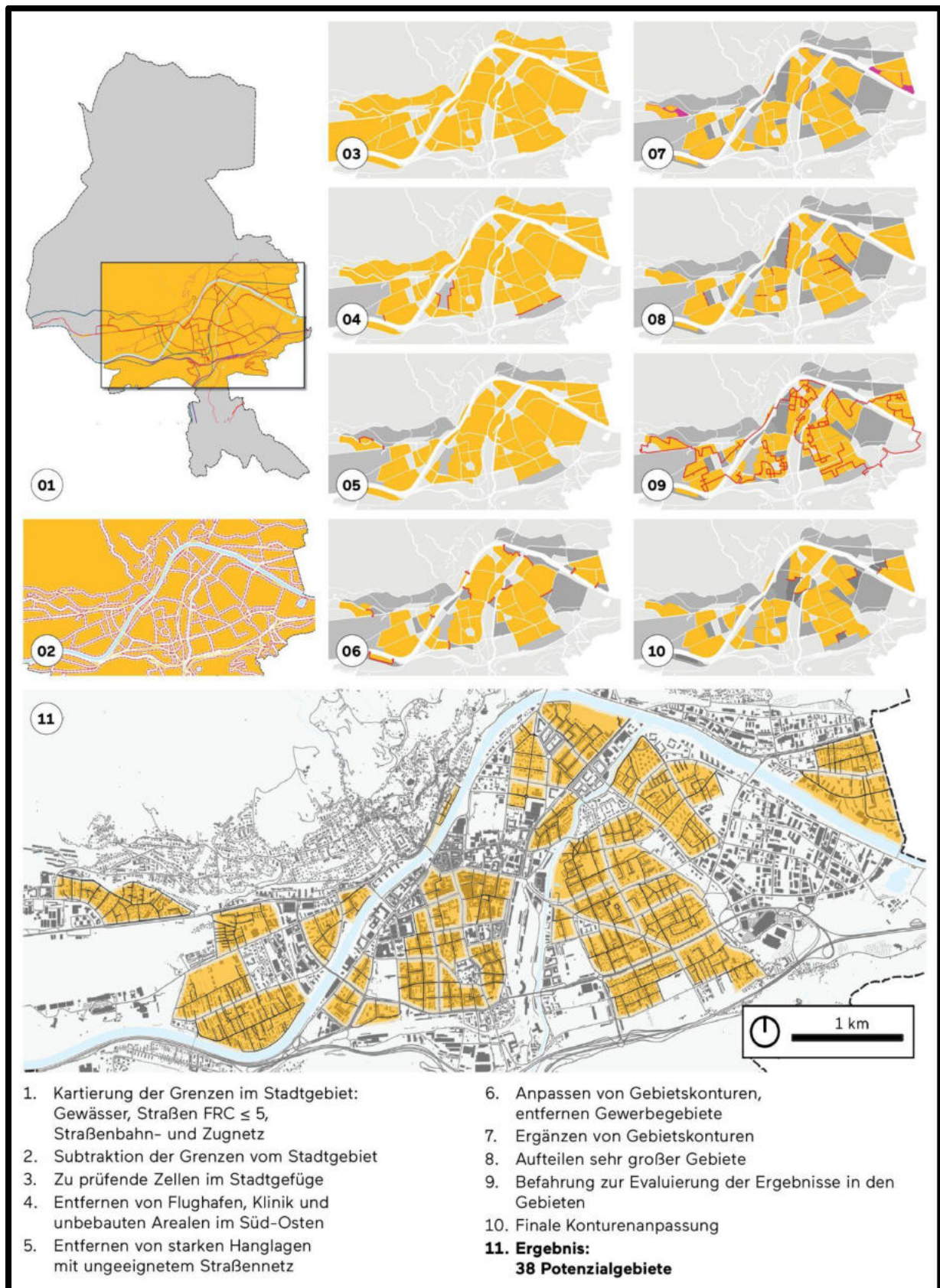
Eigenschaften der Potenzialgebiete

Geeignete Gebiete zeichnen sich durch relativ klar definierte, stadtmorphologisch vorgegebene Ränder aus. Sie verfügen über ein innenliegendes Straßennetz, das eine dem Superblock-Konzept folgende Verkehrsorganisation ermöglicht (großes Potenzial für Verkehrsberuhigung bei gleichzeitig aufrecht bleibender Erschließungsfunktion).

Dieses Straßennetz sollte mindestens eine (Innen)Kreuzung aufweisen, um eine Superblock-artige Intervention zu ermöglichen. Einzelne, zwischen hochrangigen Straßen gelegene Straßenabschnitte werden aus diesem Grund nicht als Potenzialgebiete erfasst.

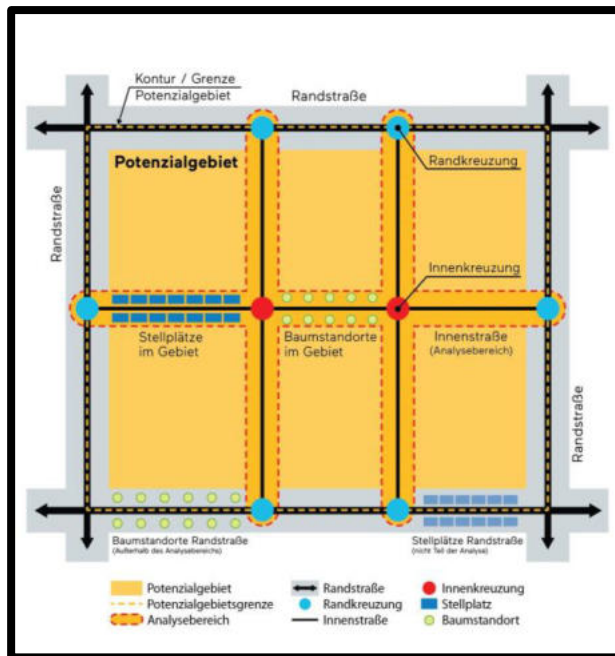
Eine Ausnahme wurde für größere Gebiete im Westen Innsbrucks gemacht: Trotz eines linearen kreuzungsfreien Straßennetzes könnten hier durch einen gezielten Maßnahmenmix zur Verkehrsberuhigung wesentliche Elemente eines Superblock-Konzepts realisiert werden.

Kartierungsschritte



4.2 Analyse der Potenzialgebiete

Anschließend an die Kartierung der Potenzialgebiete wurden diese mit einer Auswahl stadtweiter Analysedaten und Planungsdokumenten überlagert. Wo sinnvoll, wurden den jeweiligen Potenzialgebieten quantifizierbare Analyseergebnisse zugeordnet, um einen Überblick über die Bestandssituation zu erhalten und eine Vergleichbarkeit zwischen den Gebieten zu ermöglichen.



Die Grenze der Potenzialgebiete verläuft in der Mitte der umliegenden Randstraßen. Die Analyse der Gebiete erfolgt nur im Bereich der Innenstraßen.

Stellplätze, Baumstandorte etc. entlang der Randstraßen werden nicht erhoben!

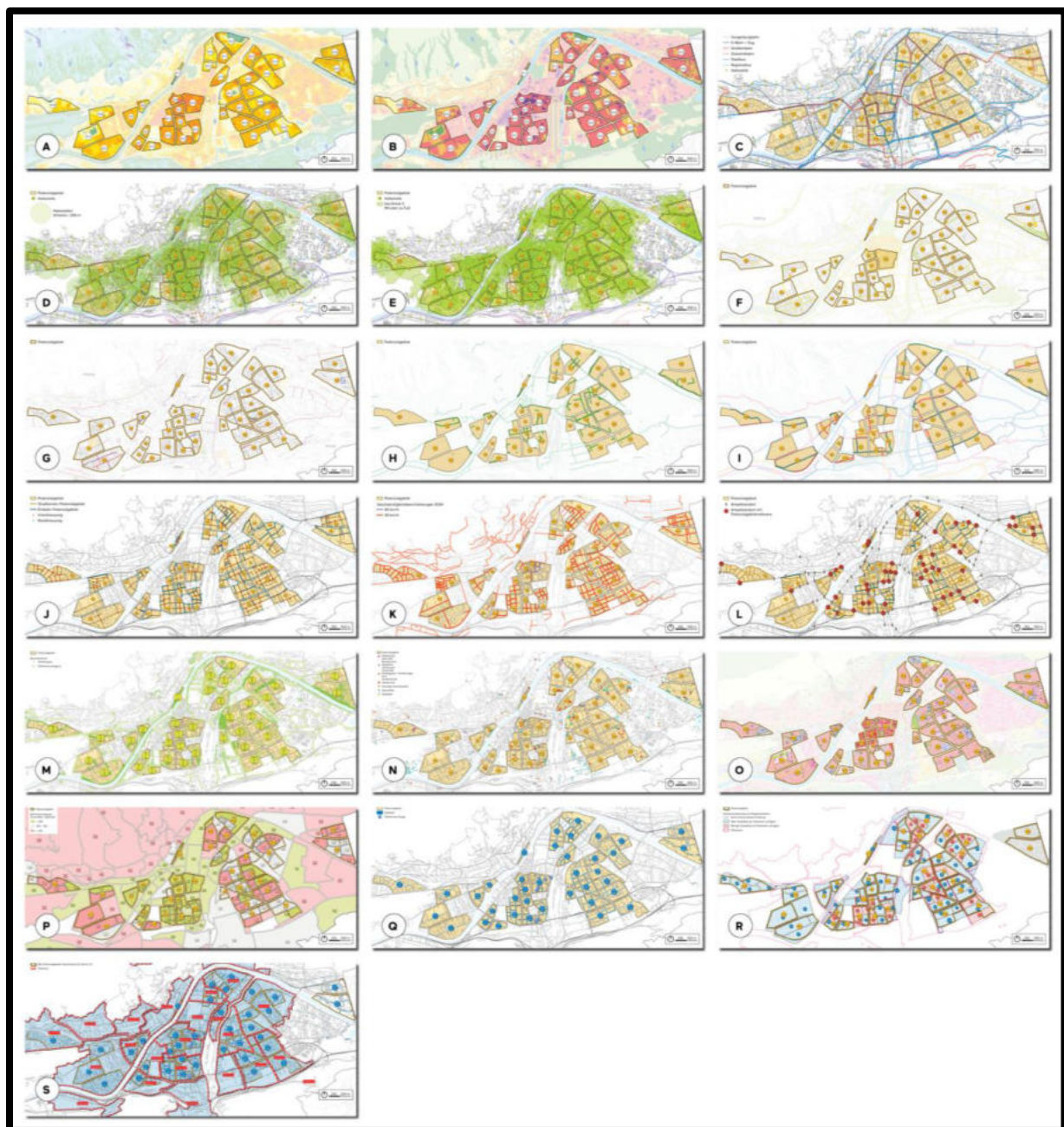
Randstraßen sind Teil von Straßenräumen mit einem eigenen linearen Charakter und übergeordneter Bedeutung im Netz. Diese erfordern in der Regel eine separate Betrachtung und Projektplanung.

Bei einzelnen Gebieten mit atypischen Randsituationen kann es jedoch geboten sein, Randstraßen in das Projekt miteinzubeziehen.

Einige Karten dienen der Identifikation von Synergien mit weiteren Projekten und Strategien der Stadt Innsbruck. Die Analyse des Motorisierungsgrads sowie der Parkkarten erfolgte nicht auf Ebene der kartierten Potenzialgebiete, sondern entsprechend den vorhandenen Daten auf Ebene der Zählsprengel bzw. Parkzonen. Diese decken sich räumlich nicht mit den Grenzen der Potenzialgebiete, weshalb die jeweils von den Potenzialgebieten berührten Zählsprengel berücksichtigt wurden.

Folgende Analysekarten wurden erstellt:

- | | |
|---|--|
| A - Stadtklimaanalyse | K - Geschwindigkeitsbegrenzungen |
| B - Planungshinweiskarte | L – Ampelstandorte |
| C - ÖV Netz | M - Baumstandorte Verkehrsgrün |
| D - Erreichbarkeit Haltestellen ÖV, r 250m | N – Bildungseinrichtungen, Spiel- und Sportstätten |
| E - Erreichbarkeit Haltestellen ÖV, 5 min. Fußweg | O - Verordnungsplan ÖROKO 2.0 |
| F - Masterplan Gehen Sollnetz (Entwurf) | P – Motorisierungsgrad |
| G - Masterplan Gehen Plan (Entwurf) | Q - Stellplätze Übersicht |
| H - Fahrrad Infrastruktur Bestand | R - Parkkarten Zählgebietsebene |
| I - Masterplan Radverkehr Lückenschlüsse | S - Parkzonen |
| J - Straßennetz Potenzialgebiete | |



Matrix der auf gesamtstädtischer Ebene für alle 38 Potenzialgebiete durchgeführten Analysen. © LAUT

Die Karten in voller Auflösung befinden sich im *Anhang A - Gesamtstädtische Analyse*

Stadtklimaanalyse 2022

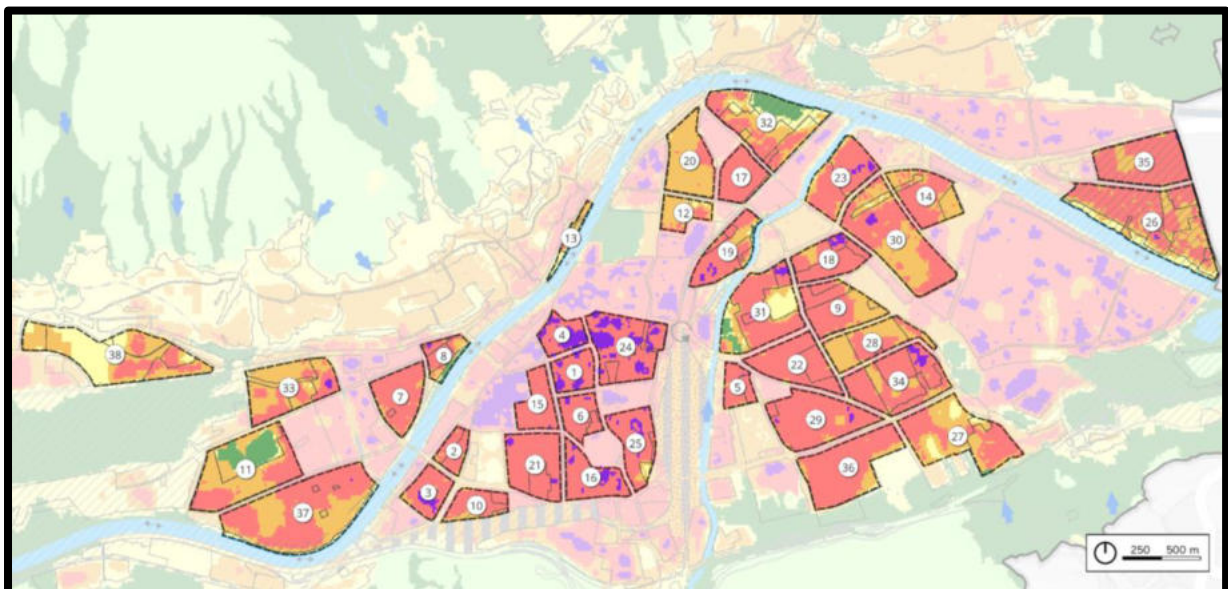
Die Überlagerung mit der Stadtklimaanalyse zeigt die Hitzebelastung in den einzelnen Potenzialgebieten. Diese weisen mehrheitlich Bereiche mit zumindest moderater Überhitzung auf. Viele Gebiete sind auch von starker Überhitzung betroffen.



Überlagerung Potenzialgebiete mit der Klimaanalysekarte der Stadtklimaanalyse Innsbruck 2022
© LAUT auf Basis Stadtklimaanalyse Weatherpark GmbH & INKEK GmbH

Planungshinweiskarte der Stadtklimaanalyse 2022

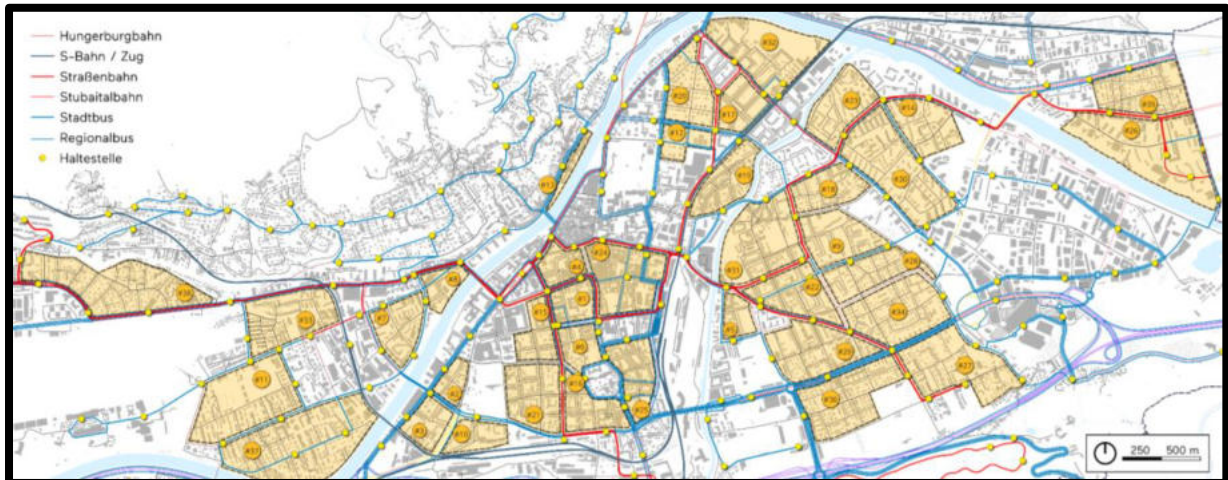
Die Überlagerung mit der Planungshinweiskarte verdeutlicht den Handlungsdruck für Klimawandelanpassungsmaßnahmen in den einzelnen Potenzialgebieten. In allen Potenzialgebieten finden sich Gebiete mit „*hoher thermischer Belastung und ohne klimarelevanter Funktion*“. In rund der Hälfte der Potenzialgebiete befindet sich ein „*sehr dicht bebautes Gebiet mit sehr hoher thermischer Belastung*“.



Überlagerung Potenzialgebiete mit der Planungshinweiskarte der Stadtklimaanalyse Innsbruck 2022.
© LAUT auf Basis Stadtklimaanalyse Weatherpark GmbH & INKEK GmbH

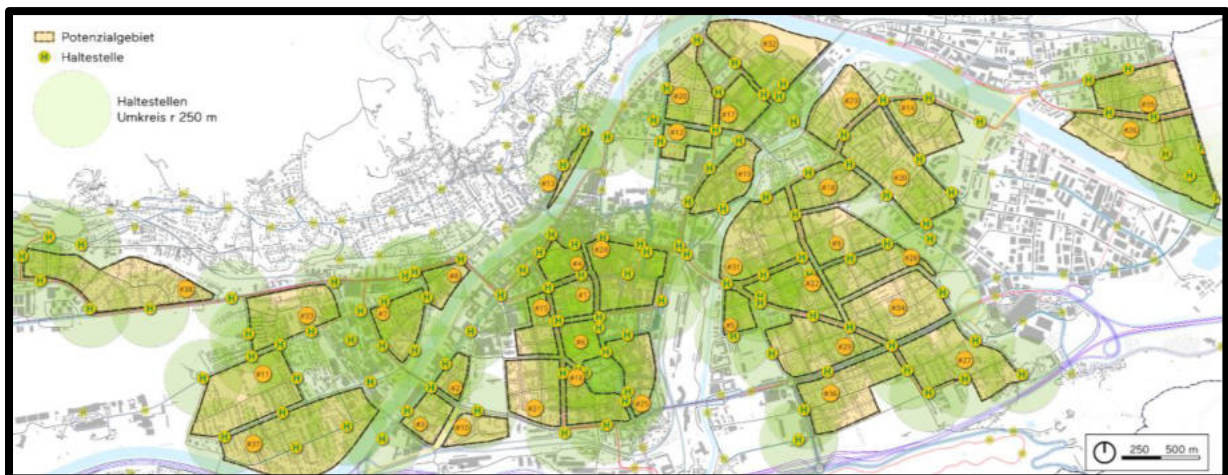
ÖV – Netz und Haltestellenabdeckung

Die Darstellung der Innsbrucker ÖV-Linien zeigt die Erreichbarkeit der Potenzialgebiete mit dem öffentlichen Verkehr sowie die fußläufige Erreichbarkeit der ÖV-Zustiegsunkte. Vereinzelt verlaufen Buslinien peripher durch ein Potenzialgebiet. In der Mehrheit der Potenzialgebiete befinden sich an den Randstraßen ausreichend Haltestellen, um aus dem gesamten Gebiet innerhalb von 5 Minuten einen ÖV-Zustiegspunkt zu erreichen.



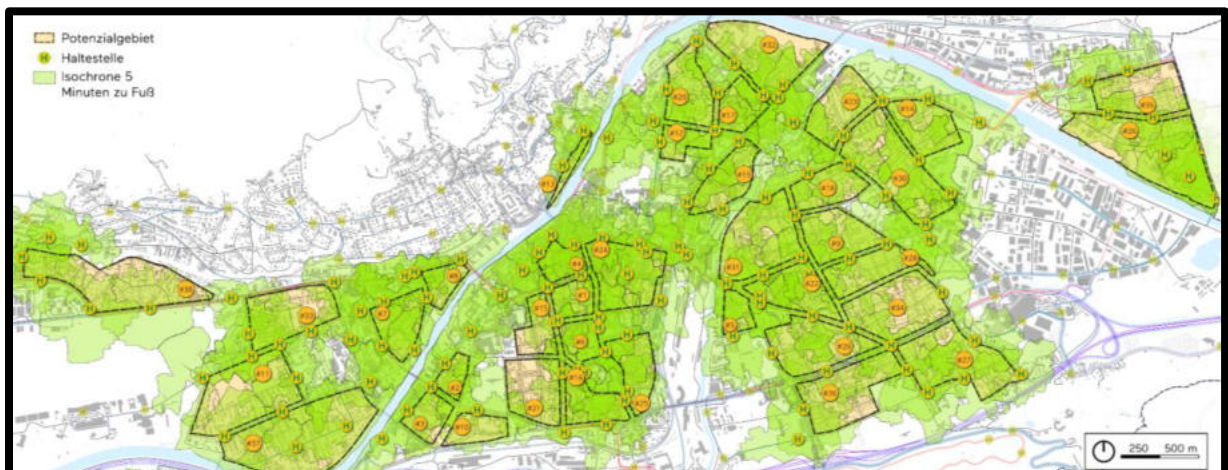
Potenzialgebiete mit Linien und Haltestellen des Innsbrucker ÖV Netzes.

© LAUT, auf Basis Datengrundlage Stadt Innsbruck - Übermittlung 17.12.2024



Haltestellen des Innsbrucker ÖV-Netz mit einem Radius von 250 m.

© LAUT, auf Basis Datengrundlage Stadt Innsbruck - Übermittlung 17.12.2024



Haltestellen des Innsbrucker ÖV-Netz mit Isochronen für einen 5 minütigen Fußweg zu/von der jeweiligen Haltestelle.

© LAUT, auf Basis Datengrundlage Stadt Innsbruck - Übermittlung 17.12.2024

Masterplan Gehen - Sollnetz (Entwurf*)

Betrachtet man das Sollnetz des Entwurfs für den Masterplan Gehen, so wird ersichtlich, dass sich viele Abschnitte des Sollnetzes in Potenzialgebieten befinden. Nachdem Superblock Projekte signifikante Verbesserungen für den Fußverkehr ermöglichen, könnten sie bei der Umsetzung des Innsbrucker Sollnetzes Gehen eine wichtige Rolle spielen. Umgekehrt liefern die Potenzialgebiete Hinweise auf fußläufige Nachbarschaftsquartiere, die derzeit noch nicht mit einer verbindenden Netzfunktion für den Fußverkehr bedacht wurden.

*Zum Zeitpunkt der Erstellung der Studie noch in Ausarbeitung.



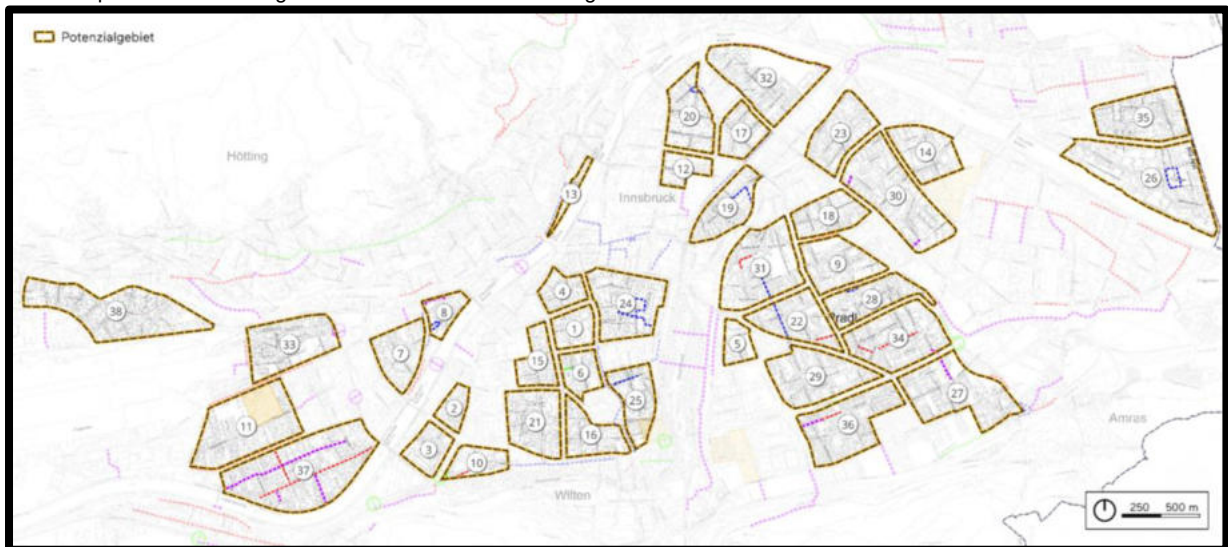
Überlagerung Potenzialgebiete mit dem Sollnetz (Entwurf) des Masterplans Gehen.

© LAUT, auf Basis Datengrundlage Stadt Innsbruck - Übermittlung 19.12.2024

Masterplan Gehen - Plan (Entwurf*)

Auch die im Entwurf des Masterplans Gehen gelisteten Gestaltungspotenziale umfassen viele Interventionen, die in Potenzialgebieten liegen und im Rahmen von Superblock Projekten umgesetzt werden könnten.

*Zum Zeitpunkt der Erstellung der Studie noch in Ausarbeitung.



Überlagerung der Potenzialgebiete mit dem Gestaltungspotenzialplan (Entwurf) aus dem Masterplan Gehen.

© LAUT, auf Basis Datengrundlage Stadt Innsbruck - Übermittlung 19.12.2024

Fahrrad Infrastruktur (bestehende Radfahranlagen)

Die Potenzialgebiete sind auf den Innenstraßen nur fragmentarisch mit Fahrrad-Infrastruktur ausgestattet. Teilweise ist dies dem nachbarschaftlichen Charakter der Straßen mit wenig Kfz Verkehr geschuldet. In vielen Gebieten würde ein Superblock eine deutliche Verbesserung der Situation für Radfahrende bedeuten. Die bei einer Umsetzung von Superblocks gängige Etablierung von Einbahnschleifen (mit maximal Tempo 30) in denen Radfahren gegen die Einbahn erlaubt ist, verbessert die Bedingungen für das Radfahren auf Ebene der Nachbarschaft signifikant.

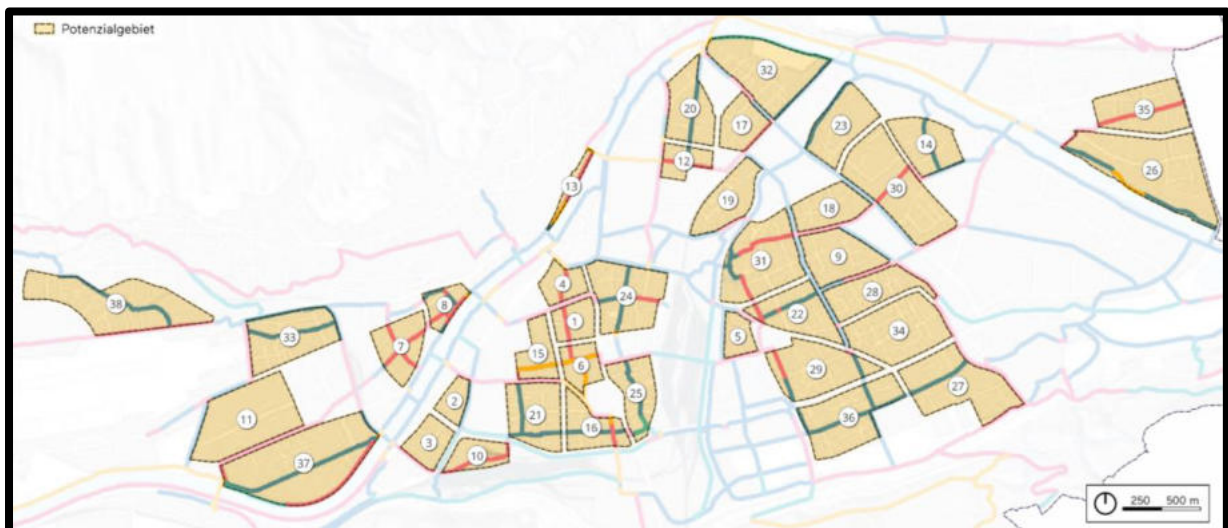


Überlagerung mit der Karte „Überblick über die Radinfrastruktur in Innsbruck“ - Masterplan Radverkehr 2030; Mai 2021.

© LAUT auf Basis Stadt Innsbruck Masterplan Radverkehr 2030; Mai 2021

Masterplan Radverkehr 2030 - Lückenschlüsse

Die Superblock Potenzialgebiete können einen wichtigen Beitrag dazu leisten, die im Masterplan Radverkehr aufgelisteten Lücken im Innsbrucker Radverkehrsnetz zu schließen. Auf Ebene der Potenzialgebiete wären hierzu auch keine Maßnahmen zur Schaffung getrennter Rad-Infrastruktur notwendig, da hier vor allem für den Radverkehr geöffnete Einbahnen mit Tempo 30 das Mittel der Wahl darstellen. Dadurch ließen sich weitere, im Masterplan Radverkehr nicht behandelte Straßen für den Radverkehr attraktivieren.



Überlagerung mit der Karte „Überblick der Lücken im Innsbrucker Radwegenetz“- Masterplan Radverkehr 2030; Mai 2021.

© LAUT auf Basis Stadt Innsbruck Masterplan Radverkehr 2030; Mai 2021

Straßennetz in den Potenzialgebieten

Analyse der innenliegenden Straßennetze für alle Potenzialgebiete mit Darstellung bestehender Einbahnen, im Gebiet liegenden Kreuzungen sowie Randkreuzungen.

Die Gesamtlänge der internen Straßennetze aller Potenzialgebiete beträgt ca. 56 km. Das entspricht ca. 10 % des gesamten Innsbrucker Straßennetzes (560 km). Zwischen den Gebieten variiert die Länge der Straßennetze stark. Das Kürzeste (#1) ist nur 330 m lang, das Längste (#38) 4,63 km. (Zum Vergleich: Österreichs erster Superblock in Wien Favoriten hat eine Straßennetz-Länge von 1,75 km.)

Ein vergleichsweise eher geringer Anteil von insgesamt 13,2 km (~24%) aller Straßen in den Potenzialgebieten wird als Einbahn geführt. Aus diesem Grund besteht bei Umsetzung von Superblocks die Möglichkeit, signifikante Flächenpotenziale zur Umgestaltung von Straßenräumen zu mobilisieren, indem Zweirichtungs-Straßen aus dem Bestand in Zukunft als Einbahnen geführt werden.

Die Komplexität der innenliegenden Straßennetze ist sehr unterschiedlich. Einzelne Gebiete verfügen über nur eine, bzw. als Sonderfall über keine innenliegende Kreuzung, andere über bis zu 14. In allen Potenzialgebieten gibt es insgesamt 213 innenliegende Kreuzungen. An 212 Randkreuzungen trifft das innenliegende Straßennetz auf die das jeweilige Gebiet begrenzende Randstraßen.

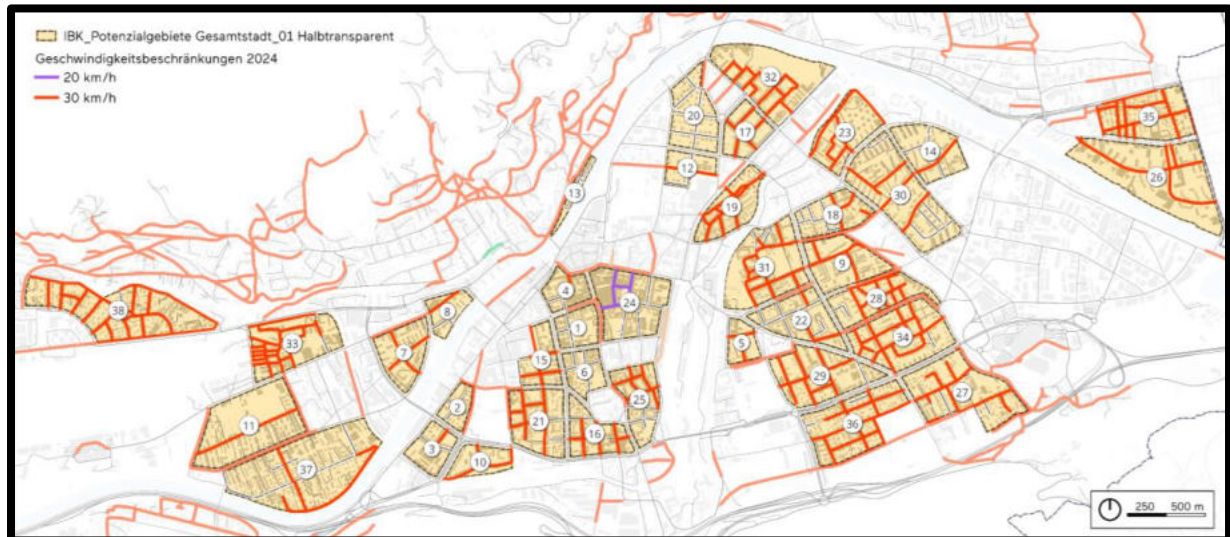


Analyse der innenliegenden Straßennetze in allen Potenzialgebieten.

© LAUT - auf Basis GIP und OSM Stand Dezember 2024

Geschwindigkeitsbeschränkung

Überlagerung der Potenzialgebiete mit den Stand Dezember 2024 verordneten Geschwindigkeitsbeschränkungen (Tempo 30 bzw. Tempo 20). In mehr als der Hälfte der Potenzialgebiete befinden sich Straßenzüge ohne Tempo 30 Verordnung. Hier besteht großes Potenzial zur Attraktivierung der aktiven Mobilität und der schnellen und kostengünstigen Steigerung der Verkehrssicherheit.



Überlagerung mit stadtweit verordneten Geschwindigkeitsbeschränkungen.

© LAUT, auf Basis Datengrundlage Stadt Innsbruck - Übermittlung 11.12.2024

Ampeln - VLSA

In der Karte ersichtlich sind die innerhalb und am Rand von Potenzialgebieten liegenden Ampelstandorte sowie eine Bewertung hinsichtlich der Relevanz für die Umsetzung eines Superblocks. In nur vier Potenzialgebieten befinden sich Ampelstandorte innerhalb der Gebietsgrenzen. Eine Handvoll Gebiete wird gar nicht durch Ampelstandorte tangiert. Die Mehrzahl der Potenzialgebiete weist ausschließlich an den Randstraßen Ampeln auf.

Superblocks decken sich mit dem Vorhaben der Stadt Innsbruck nach Möglichkeit Ampelstandorte zu reduzieren. Aufgrund der flächigen Verkehrsberuhigung kann im internen Straßennetz von Superblocks auf Ampeln verzichtet werden. Bei Einführung einer neuen Verkehrsorganisation könnten bestehende Anlagen eingestellt werden.

Ampelstandorte an Randkreuzungen sind bei der Konzeption eines Superblock Projekts ebenfalls mitzubedenken. Die Umstellung der Regelung erfordert gute Abstimmung und kann vor allem während einer etwaigen Pilotphase verhältnismäßig kostenintensiv sein.



Übersicht über VLSA Standorte in Innsbruck und die Potenzialgebiete. © LAUT auf Basis OSM Stand Jänner 2025

Baumstandorte Verkehrsgrün

Im Bereich der Innenstraßen findet sich in den Potenzialgebieten eine sehr unterschiedliche Verteilung von Straßengrün. Während in manchen Gebieten zumindest einzelne Straßenzüge großzügig mit „Verkehrsgrün“ ausgestattet sind, gibt es auch Gebiete ohne einen einzigen Baum im Straßenraum.

Ein fehlender Baumbestand weist auf Bedarf zur Klimawandelanpassung hin (siehe auch Planungshinweiskarte aus der Innsbrucker Stadtklimaanalyse 2022). Straßen und Plätze mit gutem Baumbestand können als Ausgangsorte für die Umsetzung von schnellen Maßnahmen zur Steigerung der Aufenthaltsqualität genutzt werden und langfristig durch neue Baumpflanzungen ergänzt werden.



Überlagerung der Baumstandorte - als Verkehrsgrün und in öffentlichen Anlagen - mit den Potenzialgebieten.
© LAUT, auf Basis Datengrundlage Stadt Innsbruck - Übermittlung 11.12.2024

Bildungseinrichtungen, Spiel- und Sportstätten

Die Lage von Bildungseinrichtungen sowie Spiel- und Sportstätten ist zwischen den Potenzialgebieten recht unterschiedlich verteilt. Die Lage und Verteilung dieser „Points of Interest“ kann eine Einschätzung geben wie lebendig das Quartier im Bestand bereits ist und ob Institutionen als mögliche Kooperationspartner*innen vorhanden sind.

28 von 38 Potenzialgebieten beinhalten zumindest eine Bildungseinrichtung. Gebiet #19 verfügt mit 12 Standorten über die meisten Bildungseinrichtungen. In 20 Potenzialgebieten befindet sich mindestens eine Spielstätte und in 28 Potenzialgebieten befindet sich mindestens eine Sportstätte. 5 Gebiete verfügen weder über eine Bildungseinrichtung noch eine Spiel- oder Sportstätte und in 8 Gebieten befindet sich keine Spiel- oder Sportstätte.

Durch das Schaffen von Raumpotenzialen im Superblock können sowohl neue Orte für Sport und Spiel im öffentlichen Raum entstehen als auch der Nahbereich von Bildungseinrichtungen (vor allem Volksschulen und Kindergärten) aufgewertet werden. Auf Ebene der Superblocks haben Kinder die Möglichkeit, sich zur Schule und zu weiteren Zielen autonom zu bewegen.



Übersicht über die Bildungseinrichtungen, Spiel und Sportstätten in den Potenzialgebieten.

© LAUT, auf Basis Datengrundlage Stadt Innsbruck - Übermittlung 11.12.2024

ÖROKO 2.0

Bei dieser Überlagerung zeigt sich, dass einige Vorhaben aus dem ÖROKO 2.0 in Potenzialgebieten liegen. Vor allem Vorhaben zur Trassensicherung für den Fuß- und Radverkehr sind erwähnenswert.

Im Potenzialgebiet #11 könnte die Umsetzung eines Superblocks synergetisch mit der Maßnahme „Verkehrsweg, Trassensicherung“ erfolgen. Ebenso bieten die ausgewiesenen „Vorsorgeflächen für Grünanlagen“ Anknüpfungspunkte mit etwaigen Superblock Projekten. Das ÖROKO 2.0 wurde auch mit seinen Aussagen zur Bebauungsstruktur zur Typologisierung der Potenzialgebiete herangezogen. (Siehe [Kapitel 4.3](#))

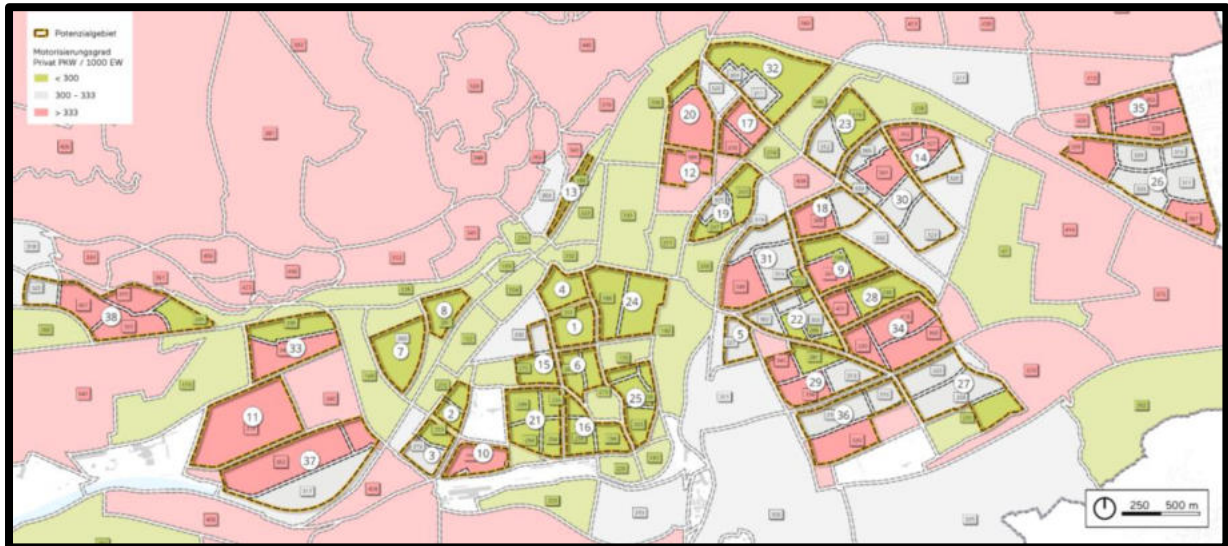


Überlagerung der Potenzialgebiete mit dem Verordnungsplan aus dem ÖROKO 2.0; beschlossen am 16.6.2019.
© LAUT auf Basis ÖROKO 2.0.

Motorisierungsgrad Zählgebietsebene

Die Überlagerung aller Potenzialgebiete mit dem Motorisierungsgrad auf Ebene der Zählgebiete ergibt ein differenziertes Bild zur Motorisierung.

Es gibt Gebiete mit einem für Innsbruck deutlich unterdurchschnittlichen Motorisierungsgrad (um mehr als 10% geringerer Motorisierungsgrad als der Durchschnitt von 333 bzw. weniger als 300 private PKW / 1000 EW). In den flächenmäßig größeren Gebieten ist der Motorisierungsgrad zwar höher, dort kann aber aufgrund der Bebauungsstruktur davon ausgegangen werden, dass viele Bewohner*innen ihr Kfz auf Privatgrund, bzw. in Garagen parken.



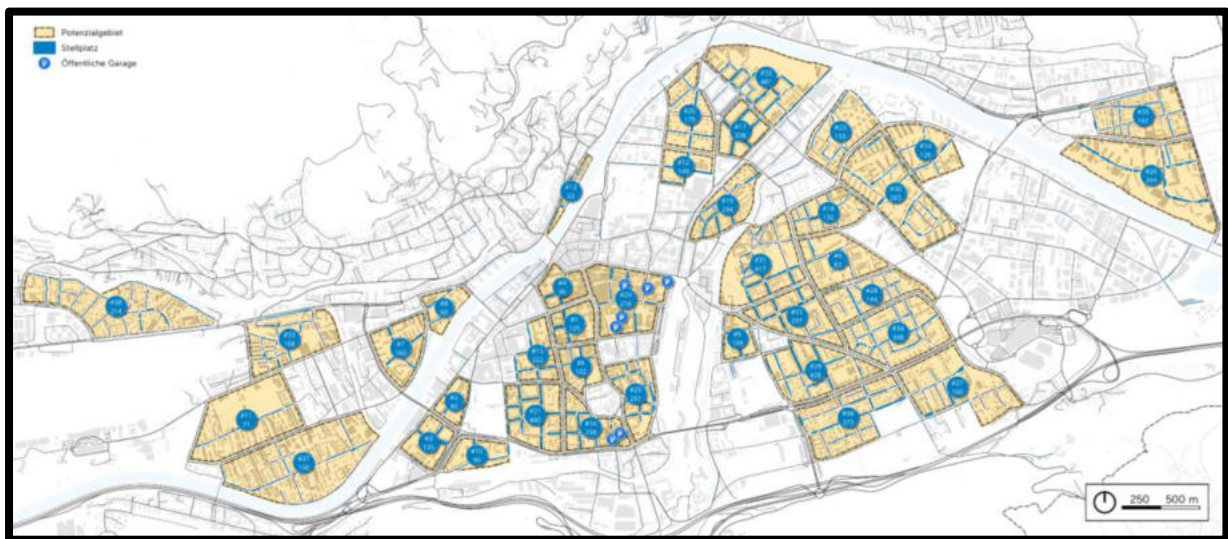
Überlagerung der Potenzialgebiete mit Motorisierungsgrad auf Zählgebietsebene; Stand Dez. 2024.

© LAUT, auf Basis Datengrundlage Stadt Innsbruck - Übermittlung 12.12.2024

Kfz-Stellplätze im öffentlichen Raum und öffentliche Parkgaragen

Die absolute Zahl an Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum der innenliegenden Straßen in den Potenzialgebieten reicht von bis 53 - 481 Stück und unterscheidet sich, vorgegeben durch die unterschiedliche Gebietsgröße, von Gebiet zu Gebiet stark.

Betrachtet man die Stellplätze im Verhältnis zur Länge des Straßennetzes ist mit Werten von 46-379 Stellplätzen / km Straßenraum immer noch eine große Schwankungsbreite gegeben. Hier ergeben sich die großen Unterschiede aus den sehr unterschiedlichen Gebietstypen und vorwiegenden Bebauungstypologien. In zentrumsnahen Gebieten mit einem hohen Bestand an Altbauwohnungen wird trotz teils niedrigem Motorisierungsgrad (siehe auch Karte Motorisierungsgrad) der verfügbare öffentliche Straßenraum fast durchgängig für private Stellplatzbedürfnisse genutzt. Gebiete mit einem sehr hohen Stellplatz / km Wert sind besonders von quer und schräg parkenden Kfz geprägt.



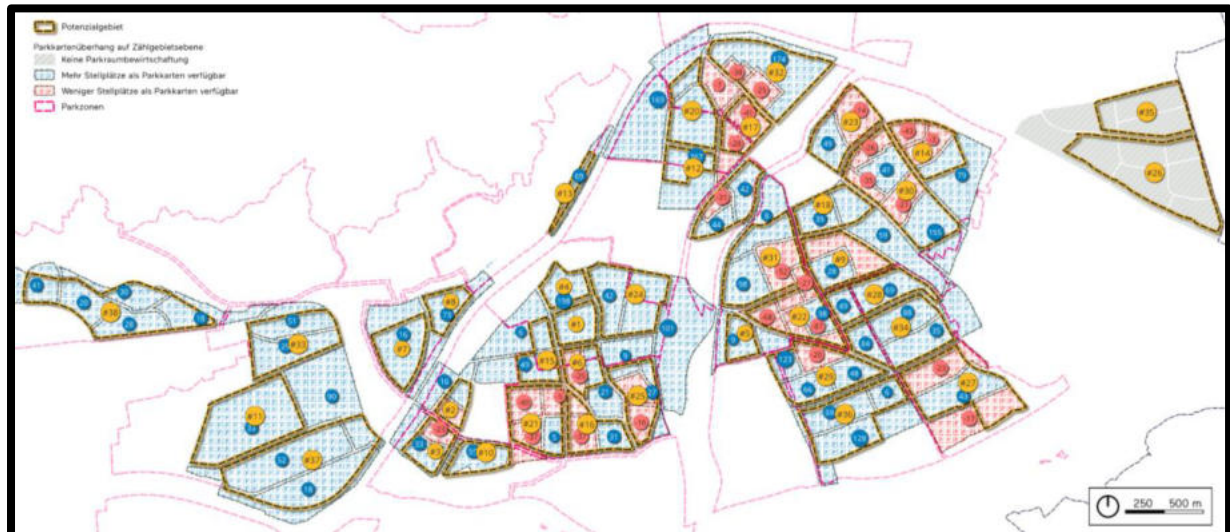
Analyse der Anzahl der Stellplätze pro Potenzialgebiet.

© LAUT, auf Basis Datengrundlage Stadt Innsbruck - Übermittlung 11.12.2024

Anwohnerparkkarten [Zählgebietsebene]

Vergleicht man die Anzahl der Anwohnerparkkarten und der vorhandenen Stellplätze (auf dieser Ebene ohne Berücksichtigung von Ladezonen, Taxistellplätzen und Behindertenparkplätze) sowie die Anzahl an gewidmeten Anwohnerstellplätzen, so zeigt sich in mehreren Zählgebieten ein Überhang an Anwohnerparkkarten.

Für eine erste Einschätzung des Parkplatzdrucks auf Ebene einzelner Potenzialgebiete erfolgt in Kapitel 6 eine erneute Betrachtung der Pilotgebiete in Zusammenhang mit den Parkzonen und jeweils verfügbaren Anwohnerparkkarten sowie Stellplätzen.

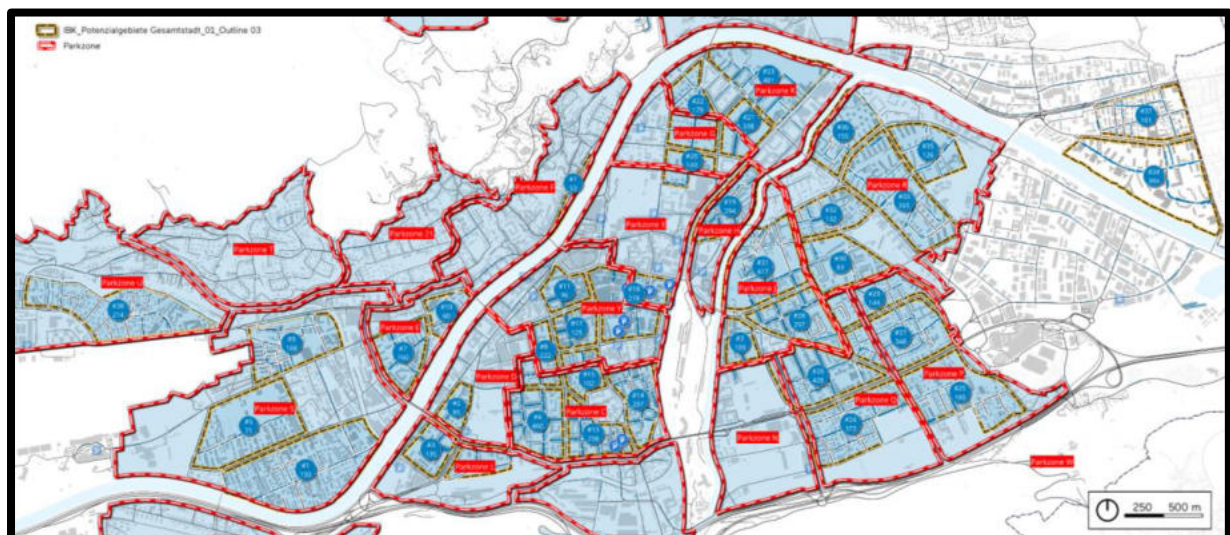


Analyse des Verhältnis zwischen Parkkarten und verfügbaren Stellplätzen auf Zählgebietsebene.

© LAUT, auf Basis Datengrundlage Stadt Innsbruck - Übermittlung 12.12.2024

Parkzonen

Der Übersichtsplan zeigt, dass einzelne Grenzen von Parkzonen durch Potenzialgebiete verlaufen. Hier könnte bei einem etwaigen Projekt eine Anpassung von Parkzonen geprüft werden, um die Situation für Anrainer*innen im Projektgebiet übersichtlicher zu gestalten und einzelne freie Stellplatzpotenziale in angrenzenden Zonen nutzbar zu machen.



Parkzonen und Potenzialgebietsgrenzen überlagert mit Potenzialgebieten.

© LAUT, auf Basis Datengrundlage Stadt Innsbruck - Übermittlung 12.12.2024

Potenzialgebiete in Zahlen

Die untenstehende Tabelle zeigt eine Auswahl an quantitativen Faktoren zum Vergleich der Potenzialgebiete. Wie erläutert, beziehen sich die Daten auf das innenliegende Straßennetz. Stellplätze und Baumstandorte entlang von Randstraßen wurden nicht erhoben.

Bildungsstandorte, Sport- und Spielstätten wurden für das gesamte Gebiet erhoben und befinden sich fallweise auch an Randstraßen.

Gebiet Nr.	Länge Straßennetz Gesamt [km]	Kreuzungen innenliegend	Rand-kreuzungen	Länge Einbahnen [km]	Einbahnen Anteil am Straßennetz	Bäume Verkehrsgrün	Bäume Verkehrsgrün / km Straße	Bäume Öffentliche Anlagen	Stellplätze	Stellplätze / km Straße	Öffentliche Garage	Bildung	Sport	Spiel
1	0,33	1	3	0,00	0%	3	9	3	125	379	0	2	5	1
2	0,36	1	2	0,00	0%	3	8	0	85	236	0	0	0	0
3	0,36	1	2	0,22	61%	9	25	21	135	375	0	4	0	0
4	0,38	1	3	0,21	55%	0	0	29	96	253	1	4	3	1
5	0,46	1	4	0,11	24%	3	7	0	109	237	0	0	4	0
6	0,64	2	5	0,64	100%	1	2	0	102	159	0	0	2	0
7	0,67	1	3	0,00	0%	26	39	26	160	239	0	2	1	1
8	0,69	2	3	0,22	32%	18	26	68	60	87	0	3	6	0
9	0,70	2	3	0,15	21%	51	73	5	83	119	0	3	0	0
10	0,71	1	3	0,25	35%	8	11	0	90	127	0	0	0	0
11	0,72	0	2	0,00	0%	22	31	25	71	99	0	4	1	1
12	0,74	2	4	0,00	0%	107	145	13	149	201	0	6	2	1
13	0,78	5	5	0,34	44%	1	1	95	53	68	0	3	2	1
14	0,93	2	5	0,68	73%	2	2	57	126	135	0	4	5	1
15	1,10	3	5	0,52	47%	71	65	0	222	202	0	6	0	0
16	1,13	4	8	0,25	22%	34	30	0	238	211	2	5	1	0
17	0,89	5	5	0,46	40%	6	7	9	338	380	0	0	0	1
18	1,29	6	7	0,16	12%	2	2	0	132	102	0	4	3	0
19	1,45	8	6	0,76	52%	20	14	4	294	203	0	12	1	1
20	1,45	4	7	0,15	10%	193	133	0	179	123	0	0	0	0
21	1,47	5	7	0,10	7%	37	25	32	460	313	0	3	3	1
22	1,50	6	7	0,64	43%	40	27	3	297	198	0	0	0	0
23	1,56	4	4	0,63	40%	38	24	65	155	99	0	0	2	1
24	1,65	6	7	0,22	13%	45	27	13	218	132	5	3	1	0
25	1,68	8	9	0,89	53%	40	24	45	297	177	0	7	6	1
26	1,71	3	6	1,07	63%	22	13	432	394	230	0	5	12	5
27	1,74	9	4	0,50	29%	20	11	1	160	92	0	1	1	0
28	1,78	10	9	0,00	0%	60	34	0	144	81	0	0	0	0
29	1,90	5	7	0,66	35%	82	43	46	428	225	0	0	1	1
30	2,13	5	9	0,69	32%	15	7	103	265	124	0	5	6	1
31	2,36	14	8	0,39	17%	43	18	332	417	177	0	9	15	2
32	2,46	11	6	0,87	35%	71	29	38	481	196	0	2	1	2
33	2,55	12	7	0,51	20%	78	31	68	168	66	0	2	5	2
34	2,63	14	8	0,18	7%	17	6	9	348	132	0	8	3	1
35	2,69	12	8	0,59	22%	2	1	0	161	60	0	0	1	0
36	2,80	12	9	0,17	6%	46	16	0	373	133	0	2	0	0
37	2,85	4	3	0,00	0%	36	13	247	150	53	0	1	1	3
38	4,63	20	8	0,00	0%	48	10	102	214	46	0	3	1	0

4.3 Typologisierung der Potenzialgebiete

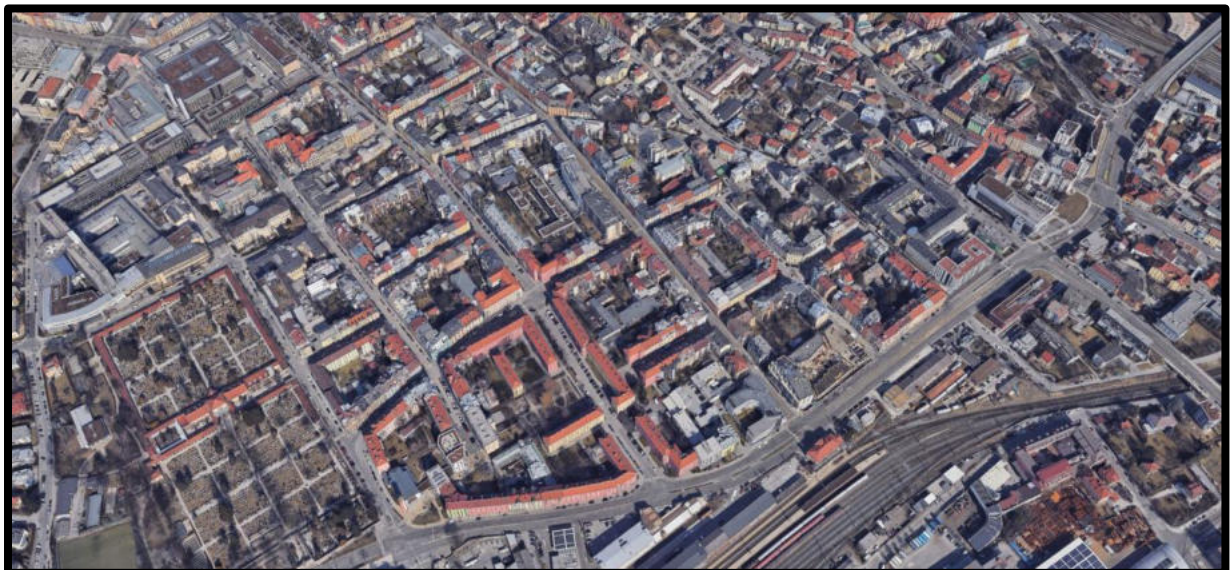
Entsprechend dem Projektziel das gesamte Stadtgebiet im Hinblick auf mögliche Superblock-Gebiete zu analysieren und das langfristig maximale Potenzial für Superblocks zu erfassen, wurde eine Bandbreite an Gebieten kartiert, die sich sowohl in ihrer bestehenden Verkehrsorganisation wie auch in ihrer Bebauungsstruktur unterscheiden. Allen gemeinsam ist eine grundsätzliche Eignung für die systematische Aufwertung und Neuverteilung des öffentlichen Raums und die Neuorganisation des lokalen Erschließungsverkehrs.

Für die weitere Analyse aller Potenzialgebiete wurden spezifisch für den Innsbrucker Kontext zwei Gebietstypen definiert. Diese erlauben die Beschreibung von Superblock-Potenzialen in dichteren sowie weniger dichten Stadtbereichen. Auf Basis von zwei Aspekten - der im ÖROKO projektierten baulichen Dichte sowie der Bebauungsstruktur – wurden die Gebiete in die Kategorien Superblock und Superblock-Light eingeteilt.

Gebietstyp Superblock

Superblock Maßnahmen sind derzeit in den meisten Städten Projekte für die dicht bebaute Bestandsstadt mit einem hohen Anteil an Blockrandbebauung. Dieser Gebietstyp weist meistens einen sehr hohen Transformationsbedarf auf und eignet sich besonders für die umfangreiche Umsetzung von Superblock-Maßnahmen.

Typischerweise sind diese Gebiete – wie auch in Innsbruck – besonders stark vom Urban-Heat-Island-Effekt betroffen, durch parkende Kfz geprägt und verfügen über wenige Grünflächen sowie kaum Aufenthaltsmöglichkeiten im öffentlichen Raum. Aufgrund ihrer ursprünglichen für den Fußverkehr geplanten Struktur stellen diese Gebiete auch besonders lohnenswerte Projektgebiete dar, in denen viele Bewohner*innen von Umsetzungsmaßnahmen profitieren würden.



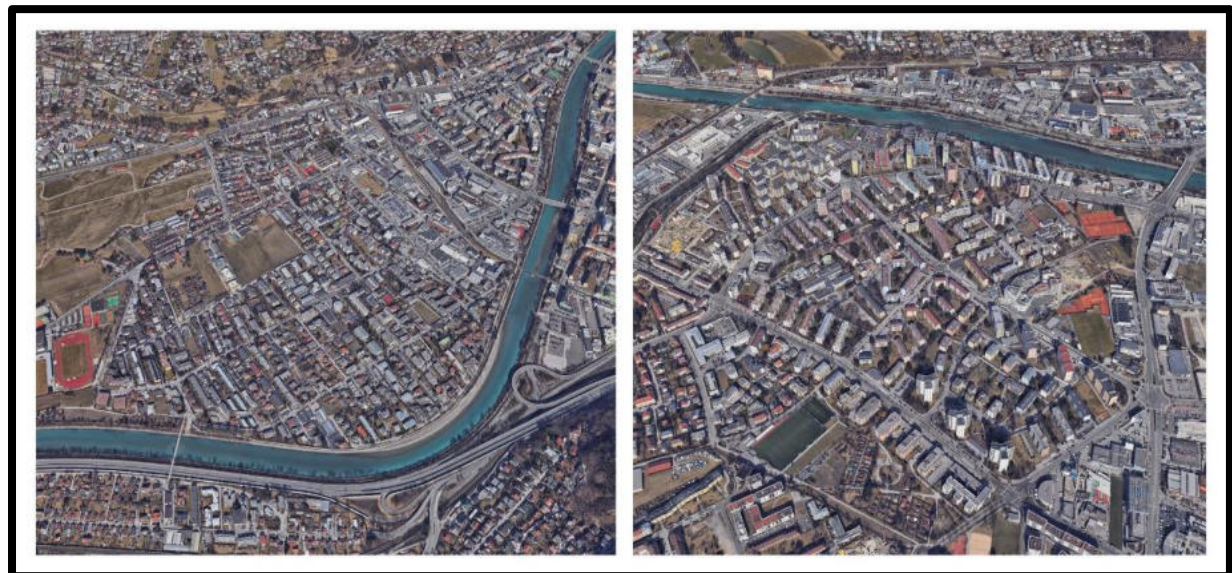
Ein Blick über Wilten beispielhaft für Superblock Potenzialgebiete in Innsbruck. © LAUT, auf Basis Google Earth

Gebietstyp Superblock-Light

Diese Kategorie umfasst alle Potenzialgebiete, deren Straßennetze sich für Verkehrsberuhigung mit Superblock-Maßnahmen eignen, deren Straßenräume aber nicht überwiegend durch eine durchgehende, dichte Blockrandbebauung geprägt sind. Dazu zählen sowohl dicht bewohnte Gebiete mit freistehenden mehrstöckigen Wohngebäuden als auch weniger dicht mit Einfamilienhäusern bebaute Gebiete.

Die Bezeichnung *Superblock-Light* verdeutlicht, dass sich diese Stadtbereiche zwar grundsätzlich für Superblock-Maßnahmen eignen, vorerst jedoch ein Fokus auf verkehrsberuhigende Maßnahmen sinnvoll erscheint. In einigen dieser Gebiete – etwa bei bereits hohem Grünraumanteil – ist die Notwendigkeit einer Umsetzung aus Perspektive der Nutzer*innen geringer als in klassischen Superblock-Gebieten. Dies bedeutet jedoch nicht, dass die Superblock-Light Potenzialgebiete nicht auch erheblich von entsprechenden Maßnahmen profitieren würden. Insbesondere die in Innsbruck vorherrschende Erschließung über Zweirichtungs-Straßen bietet großes Potenzial: Durch eine Umstellung auf ein Einbahnstraßensystem können vielfältige Maßnahmen zur Attraktivierung der aktiven Mobilität, Verkehrsberuhigung und zur Umgestaltung des öffentlichen Raums umgesetzt werden – ohne dabei die Erreichbarkeit mit dem Kfz einzuschränken.

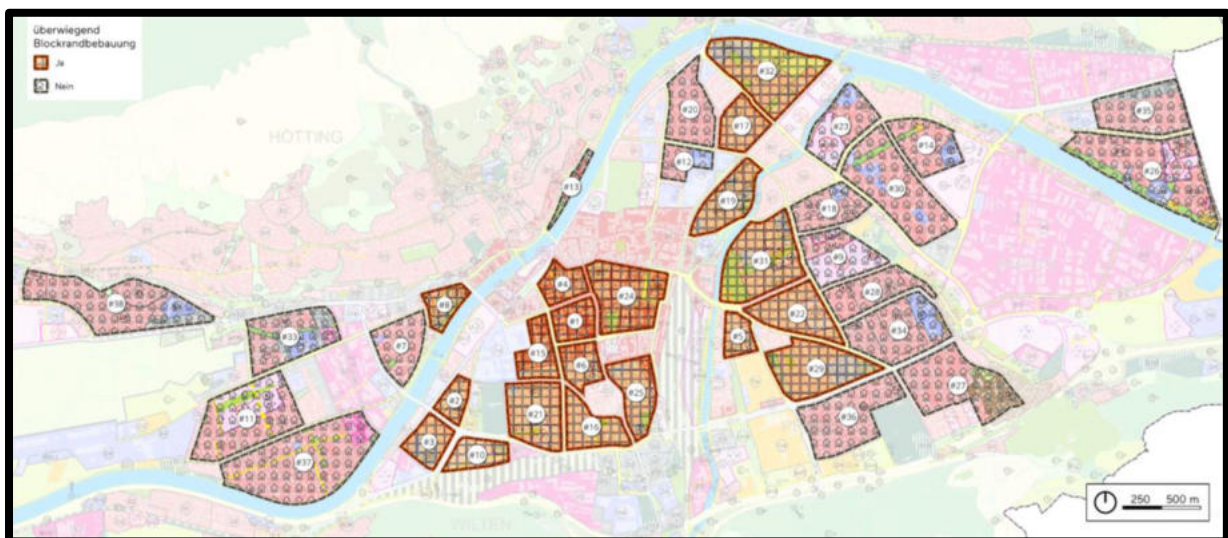
Kurz gesagt, lassen sich in diesen Gebieten vor allem im Bereich der Verkehrsberuhigung schnelle Erfolge erzielen. Die Notwendigkeit einer umfassenden Aufwertung des öffentlichen Raums ist individuell zu bewerten und in diesen Gebieten tendenziell geringer als in dicht bebauten Quartieren mit hohem Nutzungsdruck.



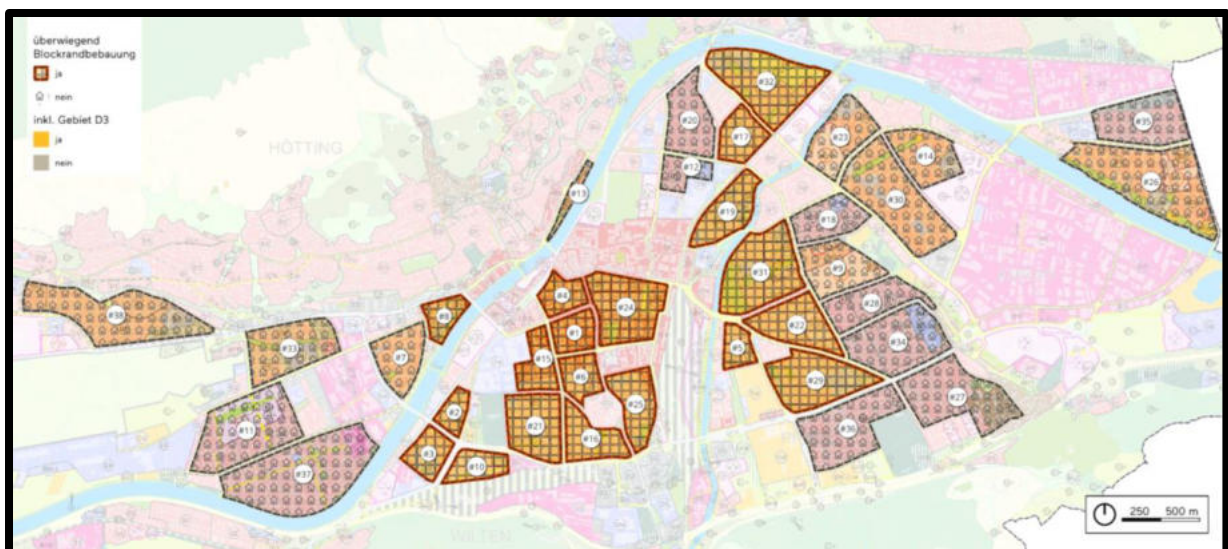
Exemplarische Stadträume mit Superblock-Light Potenzialgebieten. Links: im Westen von Innsbruck mit eher geringerer baulicher Dichte. Rechts: im Osten mit höherer Dichte aber großen Freiräumen zwischen den Gebäuden.
© LAUT, auf Basis Google Earth



Aufteilung der Gebiete nach verordneter baulicher Dichte, hervorgehoben Gebiete mit D3 laut ÖROKO 2.0.
© LAUT, auf Basis ÖROKO 2.0



Aufteilung der Gebiete nach vorwiegender Bebauungsstruktur. © LAUT, auf Basis ÖROKO 2.0



Überlagerung der Faktoren Bebauungsstruktur und verordneter baulicher Dichte. © LAUT, auf Basis ÖROKO 2.0

Die 38 kartierten Potenzialgebiete lassen sich anhand der zwei herausragendsten stadtmorphologischen Kriterien Bebauungsdichte und Bebauungsform einteilen. 19 Gebiete erfüllen beide Kriterien - hohe verordnete bauliche Dichte laut ÖROKO und geschlossene Bauweise (mit einer an den Straßenraum angrenzenden und divers nutzbaren EG-Zone) - und bieten daher besonders hohes Potenzial für die Umsetzung von Superblock Maßnahmen. Eine vertiefende Betrachtung dieser Gebiete erfolgt in [Kapitel 4.4](#).

Die verbleibenden Superblock-Light Gebiete bieten zumindest auch Potenzial für die Umsetzung von verkehrsberuhigenden Maßnahmen. Eine Möglichkeit wäre zum Beispiel die flächendeckende Einführung von für den Radverkehr geöffneten Einbahnen, um in weiteren Schritten sukzessive Straßenquerschnitte im Sinne der aktiven Mobilität und Klimawandelanpassung zu adaptieren.

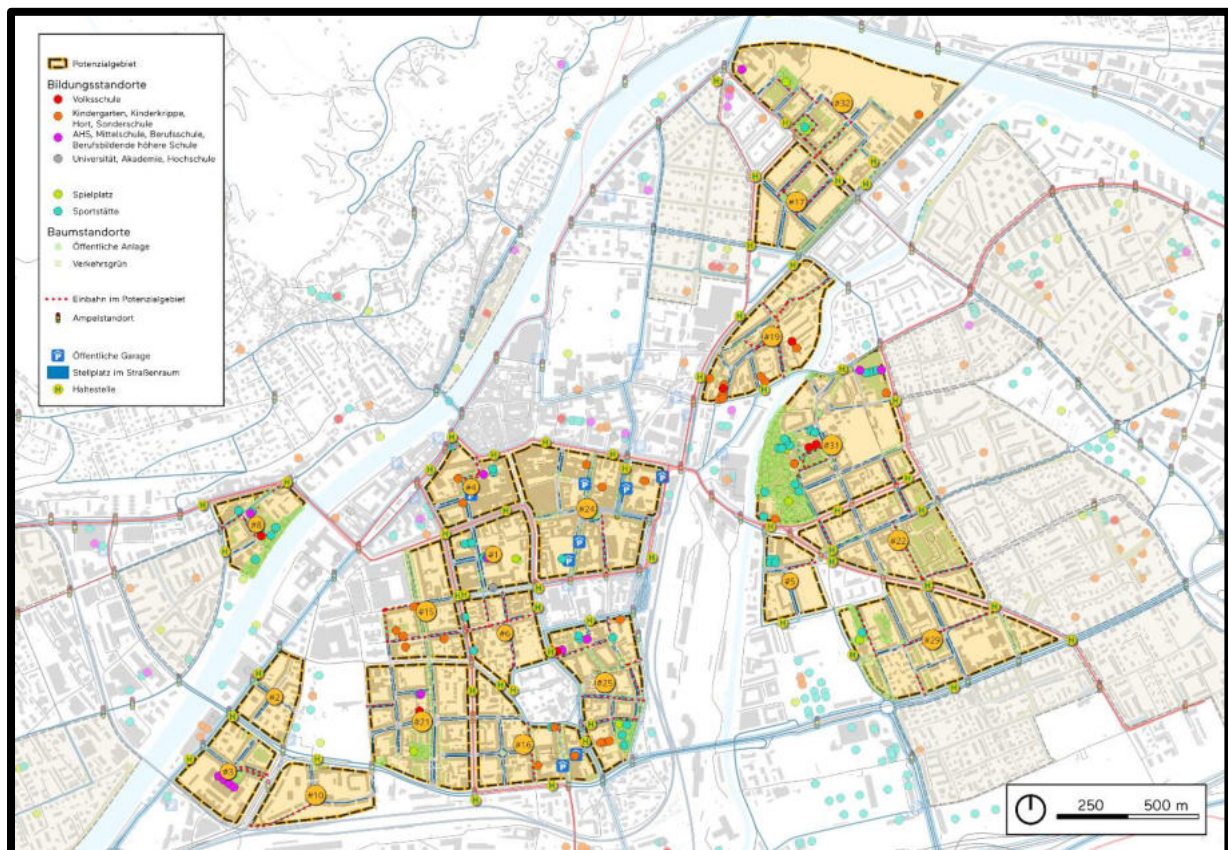


Übersicht über die Potenzialgebiete Superblock und Superblock-Light. © LAUT

Die Analysekarten in voller Auflösung befinden sich im *Anhang B - Typologisierung*.

4.4 Analyse der Superblock-Potenzialgebiete

Als Ergebnis der Typologisierung aus [Kapitel 4.3](#) wurden aus den 38 Potenzialgebieten **19 Superblock-Potenzialgebiete** gefiltert und detailliert betrachtet.



Übersicht über Superblock-Potenzialgebiete im Stadtraum. © LAUT

Der Großteil der Superblock Potenzialgebiete - sieben Stück (bzw. ein achtens nur zur Hälfte) - befinden sich in Wilten. In Pradl liegen vier Potenzialgebiete, drei (bzw. ein viertes nur zur Hälfte) in der Innenstadt, zwei im Saggen und jeweils eines in Dreieheiligen sowie in der Höttinger Au.

Mehrere Potenzialgebiete beinhalten keinen einzigen Bildungsstandort.

Bis auf wenige Bereiche einzelner Potenzialgebiete in der Innenstadt ist der Straßenraum in allen Gebieten deutlich von Stellplätzen geprägt. Einzelne Gebiete verfügen über so gut wie keine Baumstandorte als „begleitendes Verkehrsgrün“ im Straßenraum.

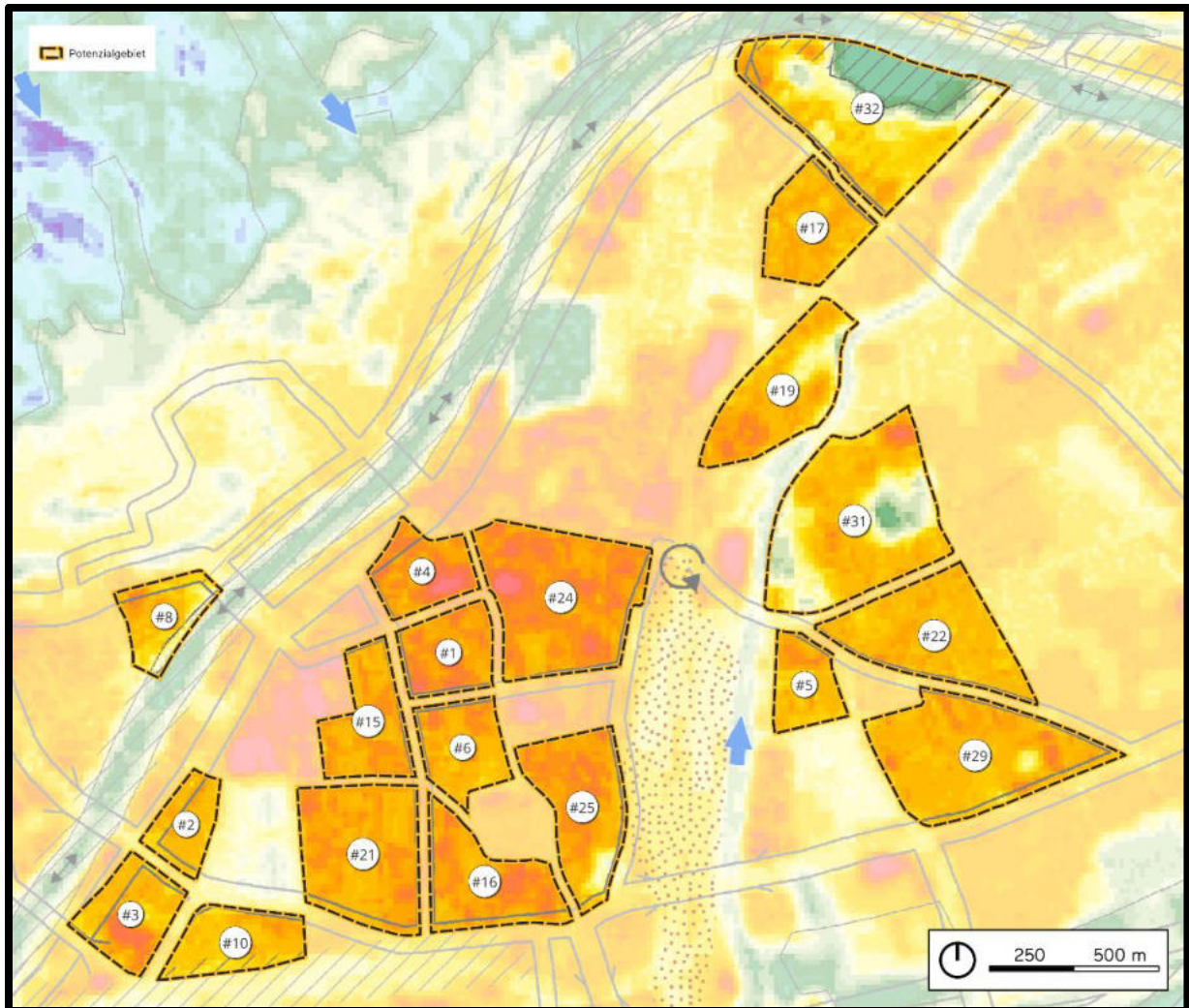
Die Länge des innenliegenden Straßennetzes variiert zwischen 0,33 und 2,46 km. In zwei der 19 Gebiete sind gar keine Straßen als Einbahn verordnet.

In vier Gebieten befinden sich derzeit Ampelstandorte am innenliegenden Straßennetz, was auf ein Einsparungspotenzial für Ampelanlagen bei Umsetzung eines Superblocks hinweist. Rund ein Drittel der Randkreuzungen ist ampelgeregelt. Drei Gebiete verfügen über ein Straßennetz gänzlich ohne Ampelstandorte.

Die Karten in voller Auflösung befinden sich im *Anhang C – Superblock-Potenzialgebiete*.

Klimaanalysekarte

Die Klimaanalysekarte zeigt abgesehen von einzelnen Park- und Freiflächen durchgehend eine moderate bis starke Überwärmung in den Potenzialgebieten. In den Innenstadtgebieten tritt dies deutlicher hervor.



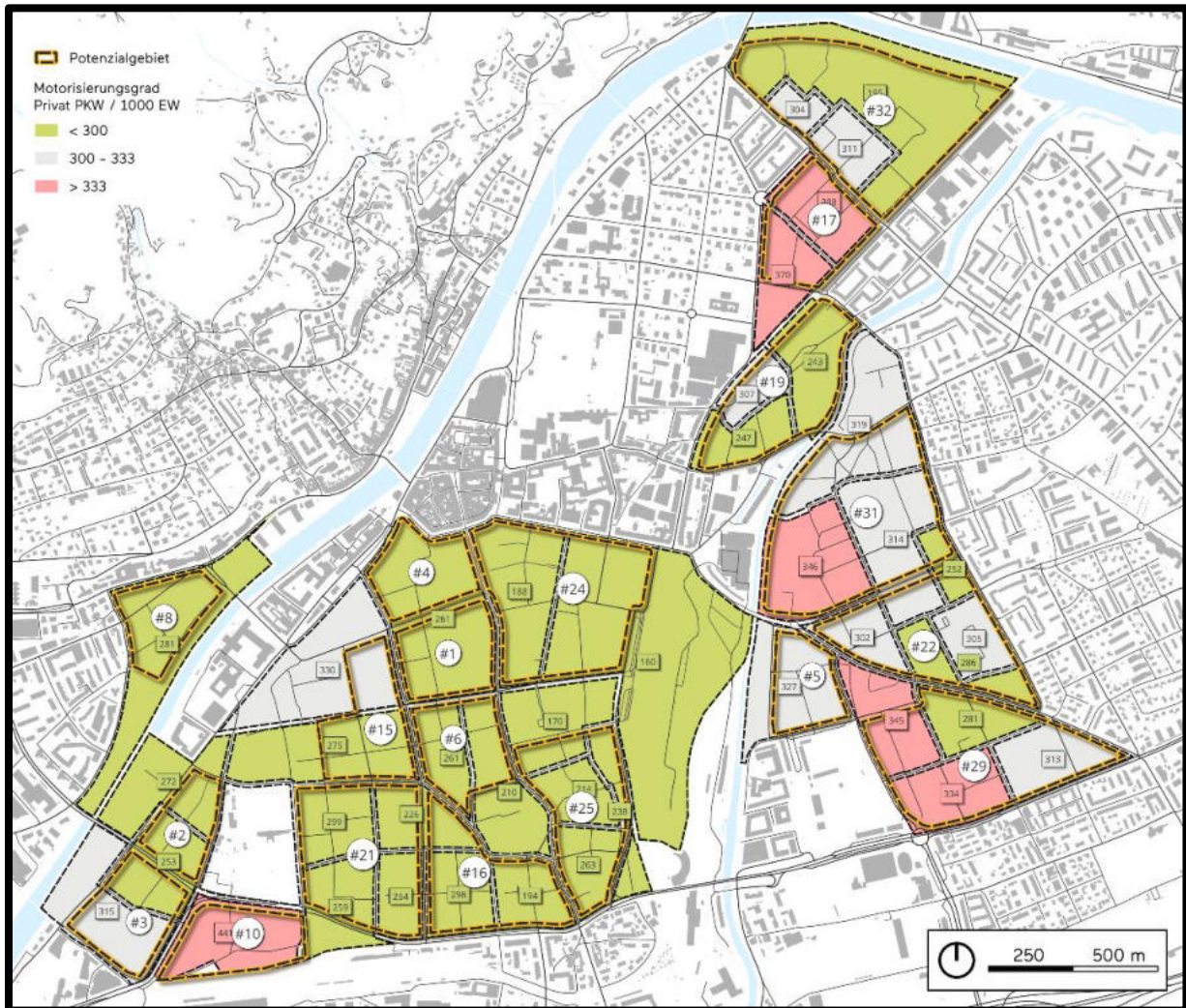
Überlagerung Superblock-Potenzialgebiete mit der Klimaanalysekarte der Stadtklimaanalyse Innsbruck 2022.

© LAUT auf Basis Stadtklimaanalyse Weatherpark GmbH & INKEK GmbH

Motorisierungsgrad

Der Blick auf die Zählgebiete zeigt für die Mehrzahl der Potenzialgebiete einen unterdurchschnittlichen Motorisierungsgrad. Lediglich in 4 Gebieten liegt der Motorisierungsgrad über dem Innsbrucker Durchschnitt (333 private PKW / 1000 EW).

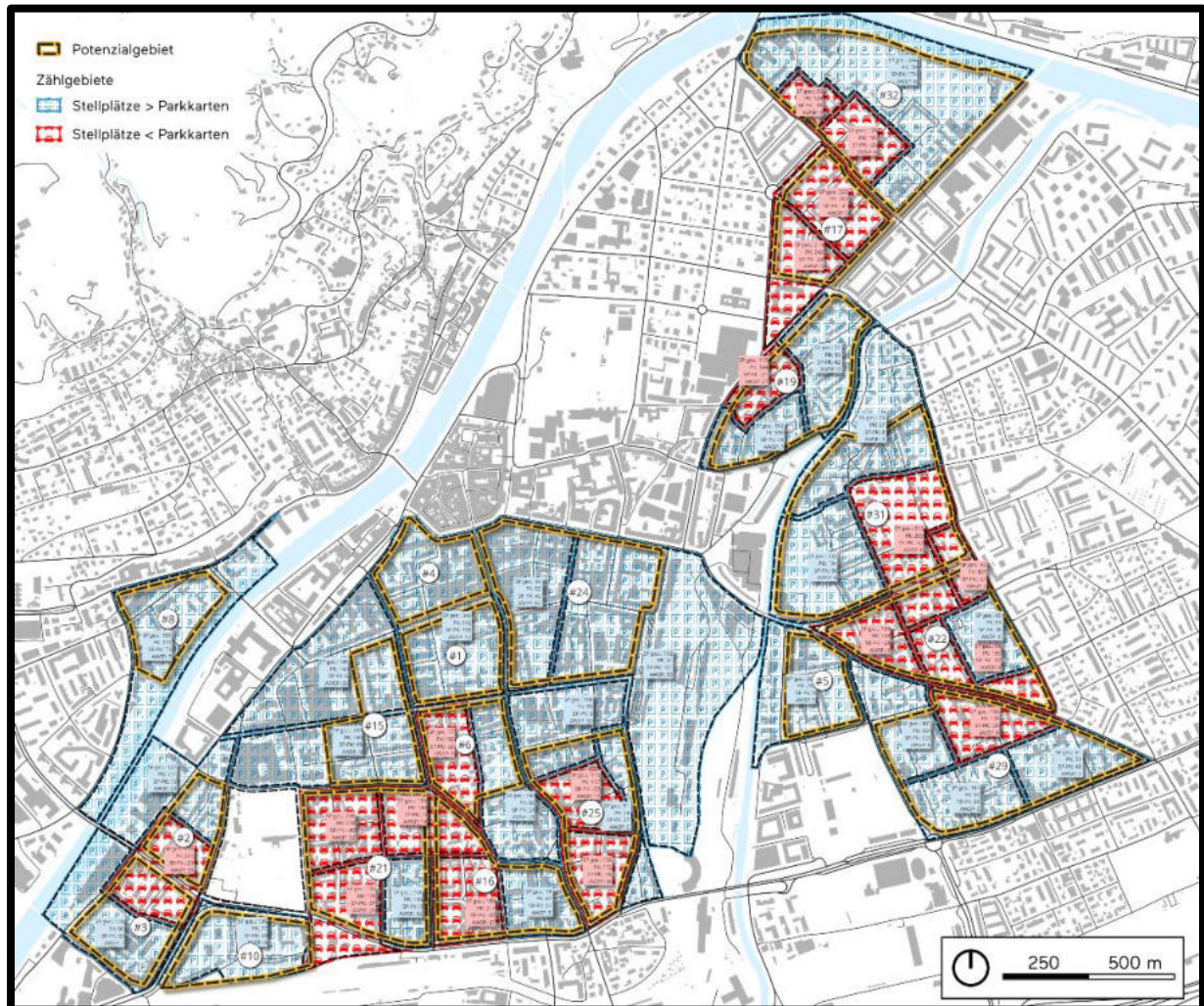
Ein niedriger Motorisierungsgrad kann auf einen hohen Anteil an aktiver Mobilität und ÖV im Alltag bzw. im Quartier hinweisen, während ein hoher Motorisierungsgrad auch als Auftrag verstanden werden kann Alternativen zum MIV im Quartier attraktiver zu gestalten und den Raum zugunsten von Fuß- und Radverkehr besser zu verteilen.



Überlagerung der Superblock Potenzialgebiete mit Motorisierungsgrad auf Zählgebietsebene; Stand Dez. 2024
© LAUT, auf Basis Datengrundlage Stadt Innsbruck - Übermittlung 12.12.2024

Stellplätze und Anwohnerparkkarten auf Zählgebietsebene

Die Superblock Potenzialgebiete unterscheiden sich deutlich hinsichtlich des Angebots an Stellplätzen im Straßenraum. Während in den meisten Quartieren die Straßen „nur“ von längsparkenden PKW geprägt sind, finden sich in anderen Quartieren viele Straßen mit Schräg- und Querparkordnung, was die Zahl der Stellplätze pro km Straßennetz erhöht.



Analyse des Verhältnisses zwischen Parkkarten und verfügbaren Stellplätzen und eine Übersicht über verfügbare Anwohner*innenparkplätze auf Zählgebietsebene.

© LAUT, auf Basis Datengrundlage Stadt Innsbruck - Übermittlung 12.12.2024

4.5 Vorauswahl möglicher Pilotgebiete

Um hinsichtlich eines möglichen zukünftigen Projekts eine gewisse Bandbreite an Umsetzungspfaden abzubilden, wurden für die Vorauswahl von Superblock-Potenzialgebieten sowohl Gebiete mit **hohem langfristigen Umsetzungspotenzial** als auch Gebiete mit großem Potenzial für eine **schnelle adaptive Umsetzung** ausgewählt. Dies soll den Entscheidungsträger*innen in Politik und Verwaltung eine Grundlage bieten, entsprechend dem derzeitigen Innsbrucker Kontext von Budget, Umsetzungspotenzialen, Vision etc. ein passendes Pilotgebiet zu identifizieren.

Folgende Faktoren wurden für die Entscheidungsfindung herangezogen:

- Gebiete mit unterschiedlichen Umsetzungspfaden:
 - Langfristig synergistische Umsetzung (#19, # 21, #31)
 - Kurzfristig prototypischer Modellversuch (#16, #17, #32)
- Gebiete mit geeigneten Ankerpunkten für Modellversuch mit adaptiven Maßnahmen
 - Projektstart an einem räumlichen Ankerpunkt mit Strahlkraft. (alle Gebiete)
 - Große Vorher-Nachher-Wirkung
- Möglichkeit der schrittweisen Ausweitung bzw. eines Stufenplans ausgehend vom anfänglichen Modellversuch.
- Gebiete, in denen bereits sichtbar viele Menschen den öffentlichen Raum frequentieren.
- Gebiete mit vielversprechenden ungenutzten Raumpotenzialen auf Straßen oder Plätzen.
- Ausschluss von Gebieten:
 - mit Projektvorhaben in Umsetzung (z.B. Bozner Platz)
 - die sich mit der Kernzone („innerstädtische Kernzone mit Wohnen“) laut ÖROKO 2.0 überschneiden

Auf Basis dieser Faktoren fiel die Auswahl auf folgende Gebiete:
(jeweils mit vorläufigem Gebietsnamen)

#16 - Wilten Süd

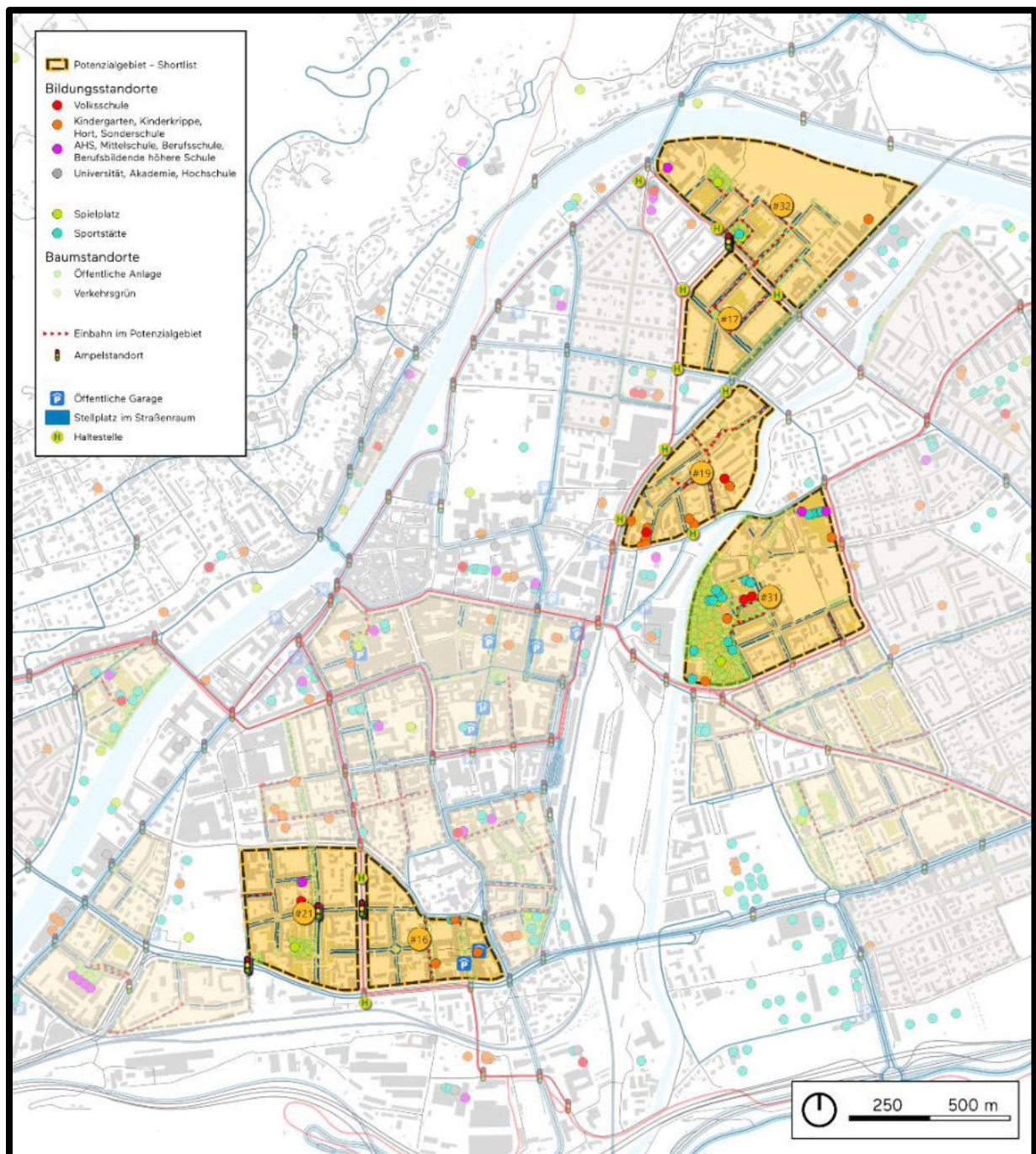
#17 - Schillerplatz

#19 - Dreieiligen

#21 - Wilten West

#31 - Altpradl

#32 - Haydnviertel

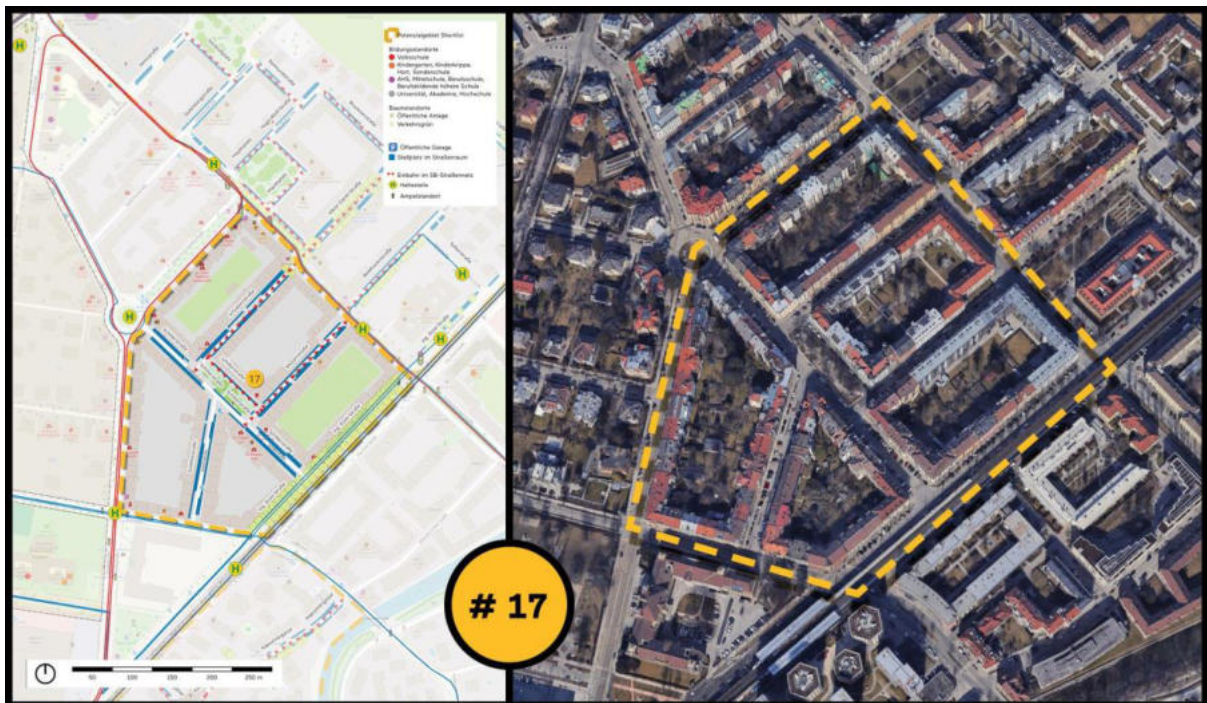


Überblick über die Vorauswahl möglicher Pilotgebiete. © LAUT

Potenzialgebiet #16 - Wilten Süd



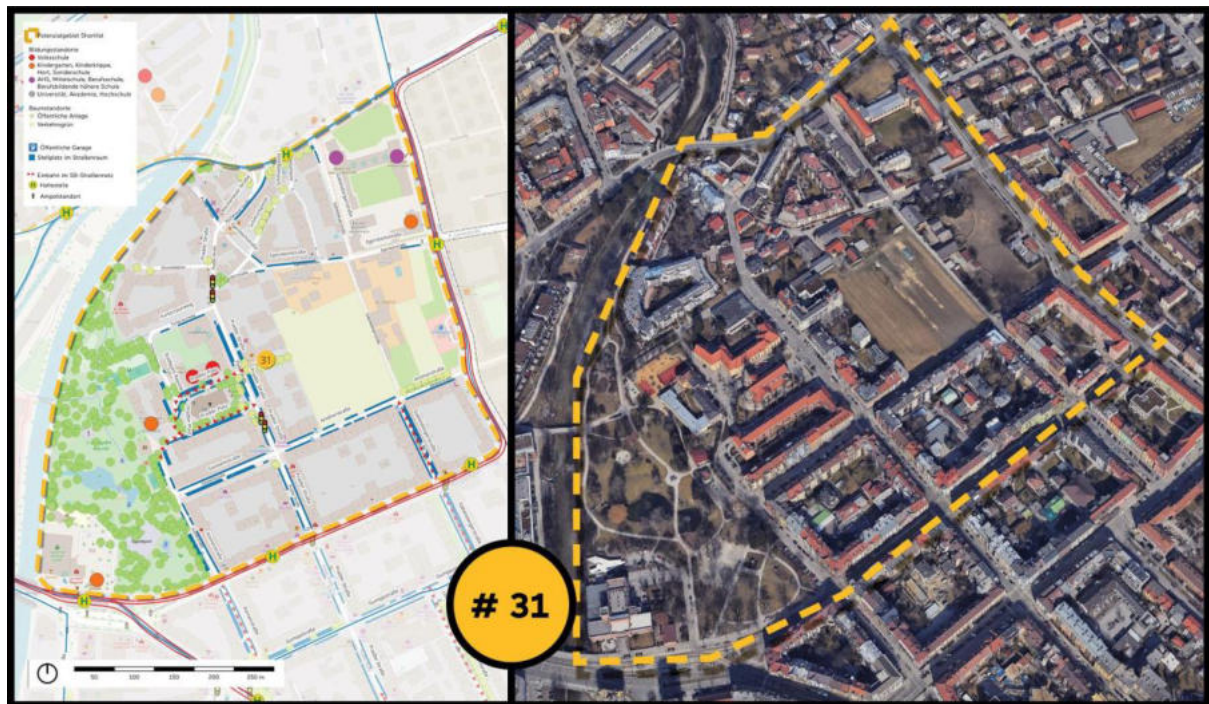
Potenzialgebiet #17 - Schillerplatz



19

This aerial photograph shows a dense urban area in Vienna, Austria. A yellow dashed line highlights a specific block or area within the city grid. The buildings are mostly multi-story structures with red-tiled roofs. The street layout is regular, with narrow streets and small courtyards. A large yellow circle with the number '# 21' is overlaid on the image, indicating a specific point of interest or a specific area of study.

Potenzialgebiet #31 - Altpradl



Potenzialgebiet #32 - Haydnviertel



4.6 Tabellarischer Vergleich der Vorauswahl

Um einen vergleichenden Überblick über die Vorauswahl der Potenzialgebiete zu schaffen, wurde entlang der Themen der in [Kapitel 2.3](#) beschriebenen Vorschläge für Leitziele eine Tabelle mit den qualitativen Merkmalen der Vorauswahl möglicher Pilotgebiete erstellt.

Urbane Transformation						
Potenzialgebiet	# 16	# 17	# 19	# 21	# 31	# 32
Flächenpotenzial Verkehrsführung (hohe Bew. = wenig Einbahnen im Bestand)	***	**	**	***	***	**
Länge Straßennetz (hohe Bew. = große Länge)	**	**	**	**	***	***
Potenzial im Straßenraum	anstehende Erneuerung Oberflächen	Flächenverteilung Straßenraum, Erweiterung Schillerpark	Schulstraße Jahnstraße	Anpassung Straßenquerschnitt	Querungen Pradler Straße verbessern	anstehende Erneuerung Oberflächen
Synergien mit bestehenden Vorhaben der Stadt (generell)	Umbau Südring => Sackgasse Sonnenburggasse	Umfeld S-Bahn-Station (IBK Messe),	Umfeld S-Bahn-Station (IBK Messe), Umfeld Zeughaus	Signalanlagen minimieren Radachse Stafflerstraße	Stadtteilzentrum Pradl, Signalanlagen minimieren	Querung Mühlauer Eisenbahnbrücke,
kürzlich umgesetzte Projekte	Umbau Tschamlerstraße	Umfeld S-Bahn-Station (IBK Messe), Aktualisierung Schillerplatz	Umfeld S-Bahn-Station (IBK Messe), Wohnbauten im Osten des Gebiets	Vorplatz Pfarre Wilten West, Sackgasse Zollerstr.	kleine Interventionen am Pradler Platz	Aktualisierung Haydnpark
Synergie mit Stadtteilprojekten (Koalitionsabkommen)	Aufwertung Westbahnhof, Spezialisierung Andreas-Hofer-Straße (Straße der Spezialisten)		Aufwertung des Wohngebiets, Unterstützung Entwicklung Siebenkapellen-Areal, attraktiver Grünraum zwischen Sill und Zeughaus, Raumkonzept Volksschule Dreieiligen (Erweiterung), Raumkonzept Montessori	Aufwertung Westbahnhof, Spezialisierung Andreas-Hofer-Straße (Straße der Spezialisten), Verkehrserziehungspark Speckbacherstraße neu gestalten	Stärkung der Vereinsstrukturen, Attraktivierung der Straßenzüge, Neugestaltung Pradler Straße/Pradler Platz mit Aufwertung der lokalen Wirtschaft (Vorbild Wiltener Platzl) und Berücksichtigung der Schulwegsicherung,	Neudenken des Kreuzungs- und Knotenpunktes Kettenbrücke, Zugänglichkeit von Ufern und Durchgängigkeit Promenaden verbessern
Synergien mit ÖROKO	Neuhausenerstraße: erforderlicher Fuß- oder Radweg (Trassensicherung), Kinderspielplatz Max&Moritz: Erhaltung unbebauter Flächen		Sillufer: erforderlicher Fuß- oder Radweg (Trassensicherung), Siebenkapellenareal: erforderlicher Fuß- oder Radweg (Trassensicherung)	Pfarre Wilten West: erforderlicher Fuß- oder Radweg (Trassensicherung), => bereits umgesetzt Verkehrserziehungsarten: Erhaltung unbebauter Flächen	Freiraumachse Rapoldipark-Pradler-Platz- Pembauerstraße: Erhaltung unbebauter Flächen, Egerdachstraße: Erhaltung unbebauter Flächen	Innufer: erforderlicher Fuß- oder Radweg (Trassensicherung),
Synergien mit Masterplan Gehen (Entwurf)	Haltestelle Cineplexx - Errichtung Querungshilfe in die Neuhausenerstraße	Keine konkrete Nennung. Mögliches Thema: Verbesserung Verkehrssicherheit rund um Schillerplatz	Straßenraumgestaltung Zeughausgasse-Kapuzinergasse, Querverbindung für Fußgänger von der Zeughausgasse zur Sill, Aufwertung Sillufer	Keine konkrete Nennung. Mögliches Thema: Verbesserung Verkehrssicherheit an VS Fischerstr.	Pradler Platz - Begegnungszone und Neugestaltung, Pradler Straße - Neu(Um)gestaltung der Geschäftsstraße, Querverbindung für Fußgänger von der nördlichen Pradler Straße zur Sill	Ing. Etzel-Straße - Anbindung an den Inn, Promenade entlang Innufer (nicht als Maßnahme in Tabelle aber eingezeichnet)
Synergien mit Masterplan Fahrrad	LK2 Tschamlerstraße	LK2 Ing-Etzel-Straße, LK2 Erzherzog-Eugen-Straße	LK2 Dreieiligenstraße	Keine konkrete Nennung. Mögliches Thema: Potenzielle Verbesserung Erreichbarkeit S-Bahn-Station Westbahnhof	LK2 Egerdachstraße, LK2 Körnerstraße	LK2 Erzherzog-Eugen-Straße

Öffentlicher Raum und Aufenthaltsqualität						
Potenzialgebiet	# 16	# 17	# 19	# 21	# 31	# 32
bestehende Freiräume & räumliche Ankerpunkte	Kreuzungsplatz Stafflerstr. # Sonnenburgstr, Hypo-Passage, Kinderspielplatz Max&Moritz	Schillerpark	Jahnpark, Zeughaus Umgebung, Sillufer	Verkehrserziehungsgarten, Vorplatz Pfarre zur Hl. Familie, Sackgasse Zollergasse, Kreuzung Franz-Fischer-Str. # Speckbacherstr.	Pradler Platz, Altpradler Platz, Rapoldipark Brückenplatzl	Haydnpark, Verdroßplatz, Klosterwiese
Potenziale Placemaking & Topophilia	Kreuzungsplatz Stafflerstr. # Sonnenburgstr. mit Brunnenanlage Achse Stafflerstraße	Erweiterung Schillerpark, Mikrofreiräume in Seitenstraßen und an Übergängen in das / aus dem Gebiet	"Dorfplatz" Jahnpark, sozialräumliche Einheit im Quartier, Sillufer, Durchwegungen	Schulvorplatz VS Fischerstraße, Erweiterung Verkehrserziehungsgarten, Grüne Achse Speckbacherstraße Achse Stafflerstraße	Achse Rapoldipark, Geschäftstraße Pradlerstraße, Pradler Platzl Altpradler Brunnen mit historischem Gebäudebestand	Erweiterung Haydnpark, Querung Inn
Potenzial Mikrofreiräume	**	***	***	***	***	***
Spielmöglichkeiten (öff. Spielplatz)	keine	Schillerpark	Jahnpark	Verkehrserziehungsgarten	Rapoldipark	Haydnpark, Verdroßplatz

Klimawandel und Klimaschutz						
Potenzialgebiet	# 16	# 17	# 19	# 21	# 31	# 32
Klimaanalyse (hohe Bew. = hohe Hitzebelastung)	***	**	***	**	**	**
Begrünungsbedarf (hohe Bew. = geringer Bestand)	**	**	***	**	***	**
Straßenbäume absolut	34	6	20	37	43	71
Straßenbäume / km Straßenraum	30	7	14	25	18	29

Mobilität und Verkehr						
Potenzialgebiet	# 16	# 17	# 19	# 21	# 31	# 32
Anbindung ÖV (Haltestellen an Außenkanten)	***	**	**	*	***	**
Anzahl Haltestellen an Außenkante	5	3	4	2	5	3
Radinfrastruktur	Achse - Stafflerstraße	RgdE Schubertstraße und Mozartstraße	neuer Radweg im Bereich der S-Bahn-Station	Achse Stafflerstraße Verkehrserziehungsgarten	Achse Egerdachstraße - Sillufer	Ing. Etzel Str.
Verkehrsorganisation (hohe Bew. = komplex bzw. viele Kreuzungen/km Straße)	**	***	***	**	***	***
Ampeln (innenliegend)	keine	keine	keine	1	2	keine
Ampeln (an Randstraße # Innenstraße)	2	keine	keine	1	3	1
Stellplatz-Prävalenz (hohe Bew. = hohe Anzahl Stellplätze im öffentlichen Raum)	**	***	**	***	*	**
Stellplätze an Innenstraßen	238	338	294	460	417	481
Stellplätze	210 / km Straßennetz Flächenpotenzial durch umstellen von Schräg- auf Längsparkierung	380 / km Straßennetz Straßenzüge mit beidseitigem Schrägparken Schillerplatz 4 Stellplatzreihen Ausweichpotenzial in der Falkstraße	203 / km Straßennetz 4 Stellplatzreihen Jahnstraße	313 / km Straßennetz	177 / km Straßennetz Pradler Platz dominiert durch Stellplätze	196 / km Straßennetz
Parkkarten & Parkzonen (Stand März 2025)	Keine Analyse für das Gebiet auf dieser Ebene erfolgt.	Teil von Parkzone G und Parkzone K mehr Stellplätze als Anwohnerparkkarten (+260 Stück in Parkzone G und +349 Stück in Parkzone K)	Teil von Parkzone H mehr Stellplätze als Anwohnerparkkarten (+53 Stück)	Teil von Parkzone C weniger Stellplätze als Anwohnerparkkarten (-6 Stück)	Keine Analyse für das Gebiet auf dieser Ebene erfolgt.	Keine Analyse für das Gebiet auf dieser Ebene erfolgt.
Motorisierungsgrad	unterdurchschnittl. überwiegend geringer Motorisierungsgrad	überdurchschnittl. sehr hoher Motorisierungsgrad	unterdurchschnittl. überwiegend geringer Motorisierungsgrad	unterdurchschnittl. überwiegend geringer Motorisierungsgrad	Durchschnittl. bis leicht überdurchschnittl. Motorisierungsgrad z.T. hoher Motorisierungsgrad	unterdurchschnittl. überwiegend geringer Motorisierungsgrad

Nachbarschaft und Wirtschaft						
Potenzialgebiet	# 16	# 17	# 19	# 21	# 31	# 32
POI-Vorkommen (hohe Bew. = viele POIs für Bildung, Sport, Kultur, Vereine)	**	*	***	**	***	**
Geschäftstätigkeit Erdgeschosszone (nur innenliegende Straßen)	vereinzelt	vereinzelt	vereinzelt	vereinzelt	viel in Pradler Str.	vereinzelt
bestehende Gastgärten im Straßenraum	vorhanden	vorhanden	vorhanden	vorhanden	vorhanden	vorhanden

Sicherheit						
Potenzialgebiet	# 16	# 17	# 19	# 21	# 31	# 32
Schulwege vorhanden (Schule im Gebiet)	keine	keine	***	***	***	keine
Hinweise zu Schulwegen (aus VCÖ Schulwegkarte)	keine	erhöhte Geschwindigkeit in 30er Zone, unübersichtliche Querung am Schillerpark, unübersichtliche Kreuzung Schillerpark	keine	problematische Ampelschaltung Franz-Fischer-Str. # Speckbacherstr.	VS Pradl-Leitgeb, Querung an VS verbessern	keine
Verkehrsunfälle mit Fußgänger-Beteiligung (2020-2023)	Franz-Fischer-Straße	keine	Zeughausgasse	Speckbacherstraße	Reichenauer Straße, Pradler Platz, Pradler Straße	Brucknerstraße
Übersichtlichkeit öffentlicher Raum	Kreuzungen zT unübersichtlich	Kreuzungen z.T. unübersichtlich	Kreuzungen z.T. unübersichtlich, Durchgänge Viaduktbögen	Kreuzungen z.T. unübersichtlich	Kreuzungen z.T. unübersichtlich	Kreuzungen z.T. unübersichtlich
Lebendigkeit Straßenraum	fokussiert auf Kreuzung Sonnenburggasse # Stafflerstraße	fokussiert auf Schillerplatz Kreuzung Claudiasgasse # Schillerstraße	hohe Frequenz im öffentlichen Raum durch POIs und Vereine	fokussiert auf Speckbacherstr.	fokussiert auf Pradler Platz und Pradler Str.	fokussiert auf Schillerplatz
aktive Nachbarschaft	Cafe Stafflerstr., Stafflerstraßenfest SOS Kinderdorf	Stadtteilfeunde Saggen (Schillerhäusl)	Institutionen und Kulturvereine	Aneignung ö.R. durch Büros EG Zone	(noch) aktive Pradler Straße,	-

Gesundheit und Wohlbefinden						
Potenzialgebiet	# 16	# 17	# 19	# 21	# 31	# 32
Pflege- und Sozialeinrichtungen	vorhanden	keine	vorhanden	vorhanden	keine	vorhanden
Trinkbrunnen (im Gebiet)	Sonnenburgstr. # Stafflerstr.	Schillerpark	keine	Verkehrserziehungsarten, Kirchenvorplatz	Pradler Brunnen Rapoldipark	Verdroßplatz
Sitzgelegenheiten (begleitend auf innenliegenden Straßen)	1	keine	1	1	6	2
Hitzebelastung	***	**	***	**	**	**

Partizipation und Teilhabe						
Potenzialgebiet	# 16	# 17	# 19	# 21	# 31	# 32
Verortung von Interventionen (z.B. Straßenlabor)	Kreuzung Stafflerstr. # Sonnenburgstr.	Bereich Schillerplatz	Nebenfahrbahn Jahnstraße oder Schulstraße Jahnstraße (VS Dreieckigen)	Bereich vor der VS Fischerstraße	Pradler Platz	Bereich Haydnpark
bestehende Initiativen		Schillerhäusl am Schillerplatz	-	Zollerstraßenfest		
Multiplikator*innen	keine	Stadtteilfeunde Sagggen	Bäckerei Kulturbackstube, Zeughaus, HOSI, Teestube, Bildungseinrichtungen	VS Fischerstraße	keine	keine
Potenzial Straßenlabor als Beteiligungsformat	sehr hoch für kompakte Intervention	sehr hoch für kompakte Intervention	sehr hoch für Intervention im Maßstab Straßenzug und dezentrale Interventionen	sehr hoch, aber komplexere Umsetzung	sehr hoch, aber komplexe Umsetzung	hoch für kompakte Intervention

Eignung als Pilotprojekt						
Potenzialgebiet	# 16	# 17	# 19	# 21	# 31	# 32
Eignung als Demonstrator	**	***	***	***	***	**
Komplexität Umsetzung Verkehrsversuch	*	*	**	***	***	*
Modellhaftigkeit des Projekts	Verkehrleitet (Diagonalfilter) und Straßenraum-Neuverteilung	Straßenraum-Neuverteilung, Einbahnschleifen und neue Straßenquerschnitte	Stadtteil-Aktivierung und Straßenraum-Neuverteilung	Straßenraum-Neuverteilung, sehr hoch für "großen" Superblock	Stadtteil-Aktivierung	Straßenraum-Neuverteilung
Dimensionierung Pilotprojekt	sehr kompaktes Vorhaben umsetzbar als Modellversuch Verkehrsführung modellhaftes Projekt (Diagonalfilter) im Bereich Stafflerstr. # Sonnenburgstr.	überschaubare Projektgröße kompaktes Vorhaben	großes Potenzial bei langfristiger Umsetzung negativ: vor kurzem neuer Straßenbelag	großes Potenzial bei langfristiger Umsetzung negativ: Hinweise auf derzeitigen Ausweichverkehr in der Speckbacherstr.	sehr dynamisches Projektgebiet hohe Synergie mit bestehenden Vorhaben Herausforderung: komplexes Projektgefüge & kein „neues“ Vorhaben	als kompaktes Vorhaben im Kernbereich
möglicher Phasenplan	ausgehend von Kreuzung Stafflerstr # Sonnenburgstr	ja, ausgehend vom Schillerplatz Projekt exkl. Ing.-Etzel-Str. umsetzbar	ja, ausgehend von Jahnpark bzw. dezentralen Interventionen	ja, ausgehend von VS Fischerstraße bzw. dezentralen Interventionen	ja, ausgehend von Pradler Platz bzw. dezentralen Interventionen	ja, ausgehend von Haydnplatz bzw. dezentralen Interventionen
langfristige Ambition	mittel	mittel	hoch	sehr hoch	sehr hoch	hoch

5. Vorschläge für Superblock-Pilotgebiete

In Abstimmung mit der Auftraggeberin wurde die Vorauswahl der Superblock Potenzialgebiete weiter eingegrenzt und drei Potenzialgebiete als „Pilotgebiete“ für mögliche Pilotprojekte empfohlen und detailliert beschrieben.

Die drei Pilotgebiete weisen unterschiedliche Eigenschaften auf, um ein breites Spektrum an möglichen Projektumsetzungen abzubilden. Es wurden Gebiete mit unterschiedlich hohem Aufwand und Potenzial zur Verkehrsberuhigung gewählt. Dies soll den Entscheidungsträger*innen aus Politik und Verwaltung, die für ein erfolgreiches erstes Umsetzungsprojekt notwendige (Entscheidungs)Flexibilität bieten.

Durch den unterschiedlichen Komplexitätsgrad in Bezug auf Stadtmorphologie (Länge Straßennetz, Anzahl Kreuzungen etc.) und Ausprägung der vorhandenen Infrastruktur (Gebiet mit Fokus auf Wohnen versus Gebiet mit vielen Bildungseinrichtungen) sind verschiedene Projektstrategien möglich. Je nach Auswahl des Gebiets bietet sich die Möglichkeit entweder schnell und mit verhältnismäßig geringem Aufwand ins Tun zu kommen oder mit entsprechend größerem Aufwand ein ambitioniertes Projekt mit höherem Umfang anzugehen.

Für die Empfehlung der drei Pilotgebiete wurde keine Reihung nach Eignung vorgenommen. Die untenstehende Auflistung stellt also keine Reihung nach Eignung dar, sondern erfolgt nach Nummerierung aus der Auflistung aller Potenzialgebiete.

Die drei weiteren Gebiete aus der Vorauswahl, wie überhaupt alle 19 Superblock Potenzialgebiete stellen weiterhin lohnenswerte mögliche Superblock Projekte dar.

Die als Superblock-Pilotgebiete empfohlenen Potenzialgebiete sind:

#17 - Schillerplatz

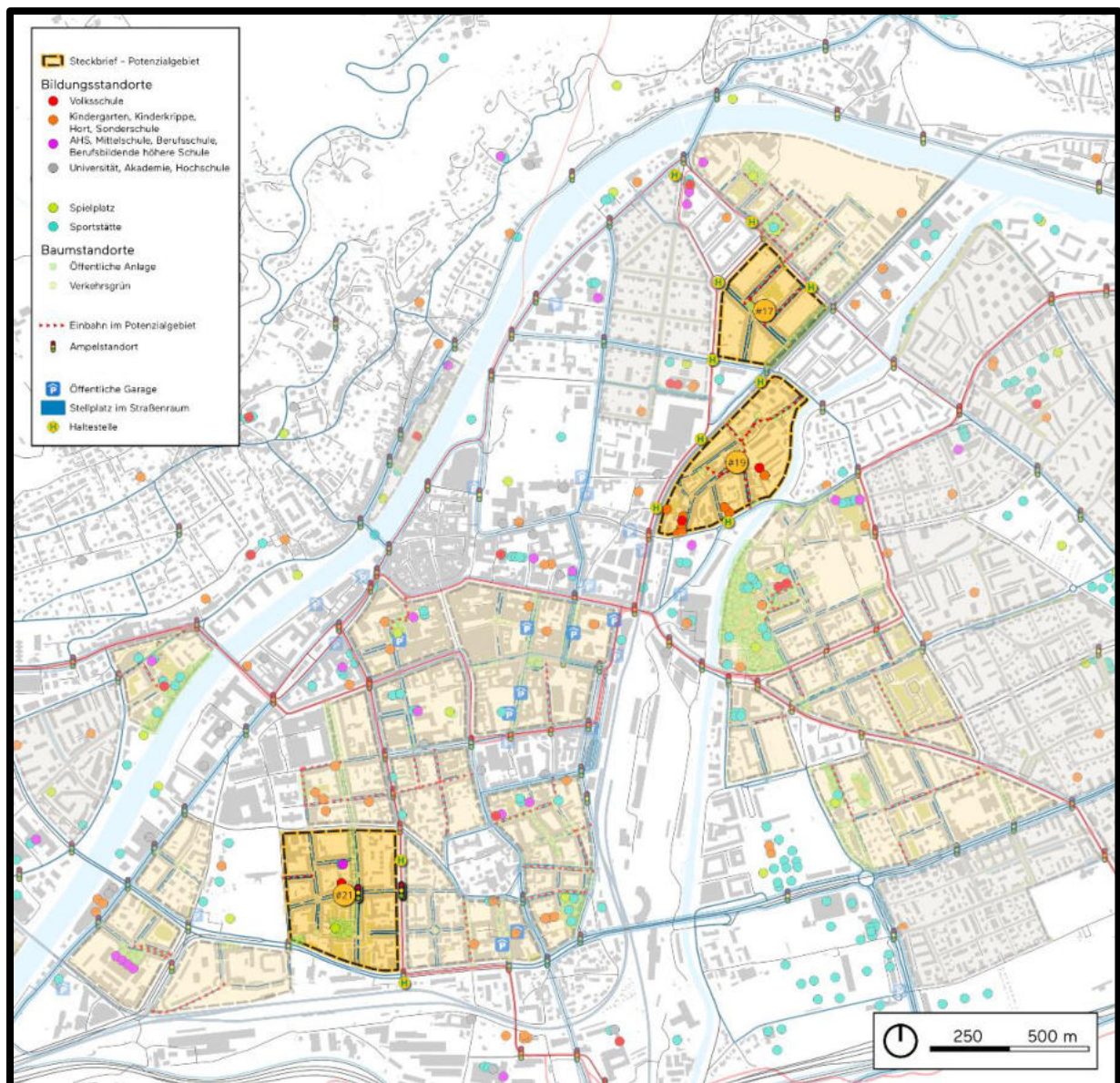
#19 - Dreieiligen

#21 - Wilten West

Alle drei empfohlenen Pilotgebiete verfügen über räumliche Ankerpunkte, in denen sich ein Pilotprojekt gut umsetzen lässt. In zwei Gebieten befinden sich Bildungseinrichtungen, die als Startpunkt für Interventionen und Multiplikatoren für die Beispielung fungieren könnten.

Die Straßenräume in allen Gebieten sind wesentlich von parkenden Kfz geprägt und bieten eine Reihe an Möglichkeiten zur eindrucksvollen Anpassung von Straßenquerschnitten. Die meisten innenliegenden Straßen sind im Bestand als Zweirichtungs-Fahrbahnen geführt. Dadurch bietet bereits nur die Neuorganisation der Verkehrsführung mit Einbahnschleifen in allen Gebieten ein signifikantes Potenzial zur Schaffung neuer Räume und Nutzungen.

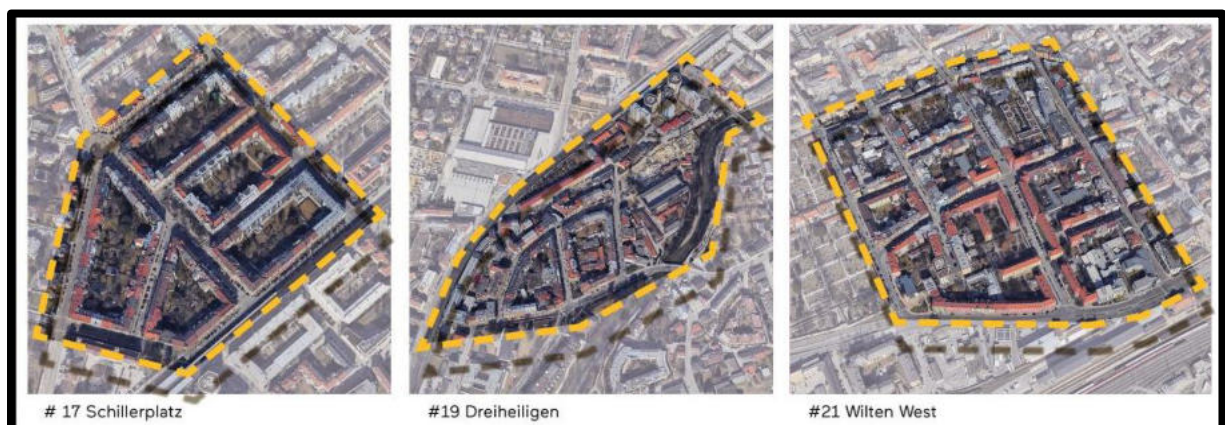
Siehe eine detaillierte Beschreibung der drei empfohlenen Pilotgebiete in [Kapitel 5.1](#).



Übersicht über die drei empfohlenen Superblock-Pilotgebiete. © LAUT

Auf den Punkt gebracht

- #17 | Schillerplatz: **Im Quartier schnell ins Tun kommen.**
Verkehrstechnisch eher unkompliziert umzusetzen, können prototypisch bestehende Qualitäten durch neue großzügige Raumpotenziale ergänzt werden. Abgesehen von einer Bürger*inneninitiative gibt es hier wenige Synergien. Ohne Bildungsstandorte oder andere übergeordnete wichtige Ziele vor Ort entsteht der Mehrwert hauptsächlich für die Bewohner*innen im Quartier.
- #19 | Dreiheiligen: **Das Quartier weiterentwickeln.**
Ein heterogenes Quartier mit historischem Kern und geringem Durchzugsverkehr wird aktualisiert. Veränderungen bauen auf positiven Entwicklungen der letzten Jahre auf und wirken in das Quartier sowie in die ganze Stadt. Wie in sonst keinem Potenzialgebiet profitieren viele Bildungsstandorte. Vor Ort finden sich mehrere vielversprechende Partner*innen für die Projektumsetzung.
Die neue Verkehrsorganisation muss wohl überlegt sein, lässt sich bei Bedarf in Schritten umsetzen und schafft Raum für Schüler*innen und einen neuen attraktiven Stadtteilkern.
- #21 | Wilten West: **Durchzugsverkehr beruhigen und neue Qualitäten schaffen.**
Ein Gebiet, das die Rolle von Wilten als Verbindung zwischen Südring und Innenstadt thematisiert. Als einziges Pilotgebiet ist dieses Quartier von überlokalem Durchzugsverkehr betroffen. Hier kann eine grundlegende Diskussion geführt werden und dabei statt einer überdimensionierten Kreuzung mit Ampel ein großer attraktiver Schulvorplatz entstehen. Ein mögliches Projekt baut auf bereits vorhandenen Qualitäten (und Forderungen) auf und attraktiviert eine bereits wichtige Schnittstelle des städtischen Radverkehrs.



Übersicht über die drei empfohlenen Superblock-Pilotgebiete. © LAUT, auf Basis Google Earth

Steckbriefe

Zusätzlich zu den Beschreibungen der drei Pilotgebiete, die auf den Seiten 74-84 zu finden sind, wurde die Beilage „D-Steckbriefe“ als eine eigenständige Arbeitsunterlage erstellt, um einen zukünftigen Entscheidungsprozess und weitere Abstimmungen zu unterstützen.

Die Steckbriefe beschreiben die jeweiligen Eigenschaften der drei vorgeschlagenen Pilotgebiete und Räume für mögliche Umsetzungen mit adaptiven Maßnahmen sowie für Beteiligungsformate im öffentlichen Straßenraum.

Potenzialgebiet #17 | Schillerplatz

(Super-) Blockcheck
Potenzialgebiet Schillerplatz
 Das Potenzialgebiet Schillerplatz ist ein zentraler Knotenpunkt im Stadtzentrum von Innsbruck. Es ist durch seine historische Bedeutung und seine zentrale Lage im Stadtzentrum von großer Bedeutung. Das Gebiet ist durch seine zentrale Lage im Stadtzentrum von großer Bedeutung. Das Gebiet ist durch seine zentrale Lage im Stadtzentrum von großer Bedeutung.



Potenzialgebiet Schillerplatz
Eigenschaften

Charakteristika	Maßnahmen
Historisches Zentrum	Historische Gebäude erhalten
Zentrale Lage	Verkehrsmittel halten
Hohe Bevölkerungsdichte	Verkehrsmittel halten
Hohe Bevölkerungsdichte	Verkehrsmittel halten

Potenzialgebiet Schillerplatz
Räumliche Potenziale und Interventionmöglichkeiten




Potenzialgebiet #19 | Dreieck

(Super-) Blockcheck
Potenzialgebiet Dreieck
 Das Potenzialgebiet Dreieck ist ein zentraler Knotenpunkt im Stadtzentrum von Innsbruck. Es ist durch seine historische Bedeutung und seine zentrale Lage im Stadtzentrum von großer Bedeutung. Das Gebiet ist durch seine zentrale Lage im Stadtzentrum von großer Bedeutung. Das Gebiet ist durch seine zentrale Lage im Stadtzentrum von großer Bedeutung.



Potenzialgebiet Dreieck
Eigenschaften

Charakteristika	Maßnahmen
Historisches Zentrum	Historische Gebäude erhalten
Zentrale Lage	Verkehrsmittel halten
Hohe Bevölkerungsdichte	Verkehrsmittel halten
Hohe Bevölkerungsdichte	Verkehrsmittel halten

Potenzialgebiet Dreieck
Räumliche Potenziale und Interventionmöglichkeiten




Potenzialgebiet #21 | Wilten West

(Super-) Blockcheck
Potenzialgebiet Wilten West
 Das Potenzialgebiet Wilten West ist ein zentraler Knotenpunkt im Stadtzentrum von Innsbruck. Es ist durch seine historische Bedeutung und seine zentrale Lage im Stadtzentrum von großer Bedeutung. Das Gebiet ist durch seine zentrale Lage im Stadtzentrum von großer Bedeutung. Das Gebiet ist durch seine zentrale Lage im Stadtzentrum von großer Bedeutung.



Potenzialgebiet Wilten West
Eigenschaften

Charakteristika	Maßnahmen
Historisches Zentrum	Historische Gebäude erhalten
Zentrale Lage	Verkehrsmittel halten
Hohe Bevölkerungsdichte	Verkehrsmittel halten
Hohe Bevölkerungsdichte	Verkehrsmittel halten

Potenzialgebiet Wilten West
Räumliche Potenziale und Interventionmöglichkeiten




Übersicht über die Inhalte von Anhang D-Steckbriefe. © LAUT

5.1 Allgemeine Gebietsbeschreibungen

Potenzialgebiet #17 | Schillerplatz

Das Quartier rund um den Schillerplatz gehört zum Blocksaggen und ist durch seine gründerzeitliche Bebauung geprägt. Es wird durch Claudiastraße, Kaiser-Franz-Joseph-Straße, Erzherzog-Eugen-Straße, Ing.-Etzel-Straße und Bienerstraße klar abgegrenzt. Die Erdgeschossnutzung ist geprägt durch Wohnen mit einzeln vorkommenden Lokalen und Geschäften.

Das Gebiet ist sehr gut an den öffentlichen Verkehr angebunden. Haltestellen befinden sich an jeder Randstraße, inklusive S-Bahn- und Postbusanbindung in Gehdistanz. Die Schillerstraße und die Goethestraße münden in die Randstraßen ein, wodurch der Durchzugsverkehr gering ist. Das Gebiet ist durch parkende Kfz geprägt, insbesondere die breite Schillerstraße mit ihrer Schräg- und Querparkordnung.

Der Schillerpark bildet das Zentrum des Quartiers und wird inselhaft zu allen Seiten von Fahrbahnen bzw. Stellplätzen umschlossen. An der Kreuzung Schubertstraße # Erzherzog-Eugen-Straße und im Schillerpark liegen die einzigen Standorte von Straßenbäumen im Quartier. Zwei Randkreuzungen im Osten und Süden des Gebiets sind durch Gehsteigvorziehungen bereits fußgängerfreundlich gestaltet.

In diesem Potenzialgebiet stellt die Ing.-Etzel-Straße eine besondere Randstraße dar. Durch die Lage an den Viaduktbögen und die bereits erfolgte Verkehrsberuhigung an der S-Bahn-Station Messe, könnte, unter besonderer Berücksichtigung der dort verlaufenden Buslinien, auch der Straßenabschnitt der Ing.-Etzel-Str. als Ausbaustufe in die Gestaltung eines Superblocks miteinbezogen werden.

Der Schillerpark liegt isoliert inmitten des Quartiers und wird hauptsächlich von Kindern genutzt, die meist in Begleitung ihrer Eltern sind (Beobachtung LAUT). Ein auf Initiative der Anwohner*innen errichteter Zaun verhindert, dass Kinder auf die Fahrbahnen laufen (Quelle: Workshop mit Amt für Grünanlagen). Ein kleiner Pavillon im Park wird von einer Bürger*inneninitiative als Lager und Treffpunkt genutzt.

Daten:

Straßennetzlänge: 0,89 km

Straßenabschnitte: 4 (5 mit Nebenfahrbahn Schillerpark)

Davon Einbahnen: 0,46 km; 2 (3 mit Nebenfahrbahn Schillerpark) Abschnitte

Kreuzungen innen: 5

Randkreuzungen: 5

Bildungseinrichtungen: 0

ÖV Linien angrenzend: 6, 1, R, T, 540, 655, N3

Parks: 1

Baumstandorte: 6

Motorisierungsgrad in betroffenen Zählgebieten: 388, 370 priv. Pkw / 1000 EW

Stellplätze: 338

Davon Anwohnerstellplätze: 0

Potenzialgebiet #19 | Dreiheiligen

Das Gebiet umfasst große Teile des historischen Bezirks Dreiheiligen. Es ist durch Sill, Viaduktbögen und die vielbefahrene Dreiheiligenstraße klar abgegrenzt. Die Bausubstanz ist eine Mischung aus denkmalgeschützten Gebäuden, Gründerzeitbauten, Geschoßwohnbauten der 70er- und 80er-Jahre sowie Neubauten.

Das Gebiet ist mit IVB-Haltstellen sowie der S-Bahn-Station „Messe“ ausgezeichnet an den öffentlichen Verkehr angebunden. Im Nordosten wurde im Rahmen der S-Bahn-Modernisierung die Infrastruktur für den Fuß- und Radverkehr verbessert. Bis auf wenige Abschnitte (Zeughausgasse, Jahnstraße am Jahnpark, Johann-Rößlers-Gasse) gibt es keine Einbahnen. Der westliche Abschnitt von der am Siebenkapellenareal geteilten Kapuzinergasse bildet eine Engstelle aus, in der sich Kfz und Fußgänger*innen kaum begegnen können.

Im Gebiet liegen mehrere öffentliche und private Bildungseinrichtungen, darunter drei Kinderkrippen, vier Kindergärten und drei Volksschulen. Das Zeughaus hat als Kulturstandort überlokale Relevanz. Weitere bedeutende Orte sind das Jugendzentrum Z6 und die Bäckerei Kulturbackstube. Während Bereiche in der Dreiheiligenstraße, z.B. vor Bäckerei oder Z6, bereits mit breiten Gehsteigen oder Parklets ausgestattet sind, findet sich vor der VS bzw. Hort und Kindergarten Dreiheiligen, kein Freiraum für ankommende und wartende Kinder.

Der Jahnpark liegt zentral im Quartier und ist von zwei Fahrbahnen sowie vier Reihen Stellplätzen umschlossen. Das Gebiet gliedert sich in drei Bereiche: einen westlichen Teil ohne nennenswerte Begrünung, einen zentralen Bereich um den Jahnpark und einen grüneren Abschnitt im Osten. Entlang der Sill bestehen versteckt gelegene Freiraumpotenziale.

Daten:

Straßennetzlänge: 1,45 km

Straßenabschnitte: 13

Davon Einbahnen: 0,76 km; 5 Abschnitte

Kreuzungen innen: 8

Randkreuzungen: 6

Bildungseinrichtungen: 12

ÖV Linien angrenzend: 1, 6, R, F, 540, 504, N2

Parks: 1

Baumstandorte: 20

Motorisierungsgrad in betroffenen Zählgebieten: 243, 247, 307 priv. Pkw / 1000 EW

Stellplätze: 294

Davon Anwohnerstellplätze: 34

Potenzialgebiet #21 | Wilten West

Das Gebiet liegt im Südwesten von Wilten und ist begrenzt durch die Fritz-Pregl-Straße, Schöpfstraße, Andreas-Hofer-Straße und Süd-Ring. Die Bebauung ist gründerzeitlich geprägt, es gibt einige Gebäude mit gefördertem Wohnbau. Die Erdgeschossnutzung ist gemischt mit Wohnen, Geschäften und Cafés.

Eine Anbindung an den öffentlichen Verkehr besteht nur entlang der Andreas-Hofer-Straße mit Haltestellen der Linien 1, 2, 3, 6 und STB. Der nahegelegene Westbahnhof bietet eine regionale Anbindung. Die Vielzahl der im Freien geparkten Fahrräder und der niedrige Motorisierungsgrad sind Hinweise auf einen großen Anteil aktiver Mobilität im Gebiet. Die Stafflerstraße, die in ihrer westlichen Verlängerung durch zwei Baublöcke verläuft, ist eine wichtige Radverkehrsachse. Trotz ihrer niederrangigen Funktion im Straßengraphen weist die Speckbacherstraße Durchzugsverkehr zwischen Südring und Klinik, bzw. Innenstadt auf.

Wichtige Orte sind die Volksschule Fischerstraße, ein Standort der Med-Uni Innsbruck und die Pfarre zur Heiligen Familie im Südwesten. Ein relevanter Punkt für die aktive Mobilität ist der Verkehrserziehungsgarten in der Speckbacherstraße. Die Kreuzung Franz-Fischer-Straße # Speckbacherstraße liegt nahe der Schule und erscheint als große Asphaltfläche für den Verkehr überdimensioniert.

Die Speckbacherstraße weist einen für Innsbruck ungewöhnlich dichten Baumbestand auf. Gegenüber der Volksschule Fischerstraße gibt es weitere Baumstandorte. Erwähnenswert ist auch die bestehende Sackgasse Zollergasse, die einen wichtigen Knoten bzw. Durchgangspunkt für Radler*innen und Fußgänger*innen darstellt.

Daten:

Straßennetzlänge: 1,47 km

Straßenabschnitte: 12

Davon Einbahnen: 0,1 km; 1 Abschnitt

Kreuzungen innen: 5

Randkreuzungen: 7

Bildungseinrichtungen: 3

ÖV Linien angrenzend: 1, 2, 3, 6, STB, T, N3,

Parks: 1

Baumstandorte: 37

Motorisierungsgrad in betroffenen Zählgebieten: 226, 254, 259, 299
priv. Pkw / 1000 EW

Stellplätze: 460

Davon Anwohnerstellplätze: 124

5.2 Raum- und Interventionspotenziale

Potenzialgebiet #17 | Schillerplatz

Das Hauptpotenzial für mögliche transformative Interventionen liegt rund um den Schillerpark. Vorstellbar ist sowohl eine Erweiterung des Parks zur angrenzenden Bebauung im Nordosten als auch eine Ausweitung der Flächen in die Schillerstraße hinein.

Eine Neuorganisation der Verkehrsführung lässt sich bereits durch eine Einzelintervention an der Kreuzung Goethestraße # Schillerstraße umsetzen.

Potenzialgebiet #19 | Dreiheiligen

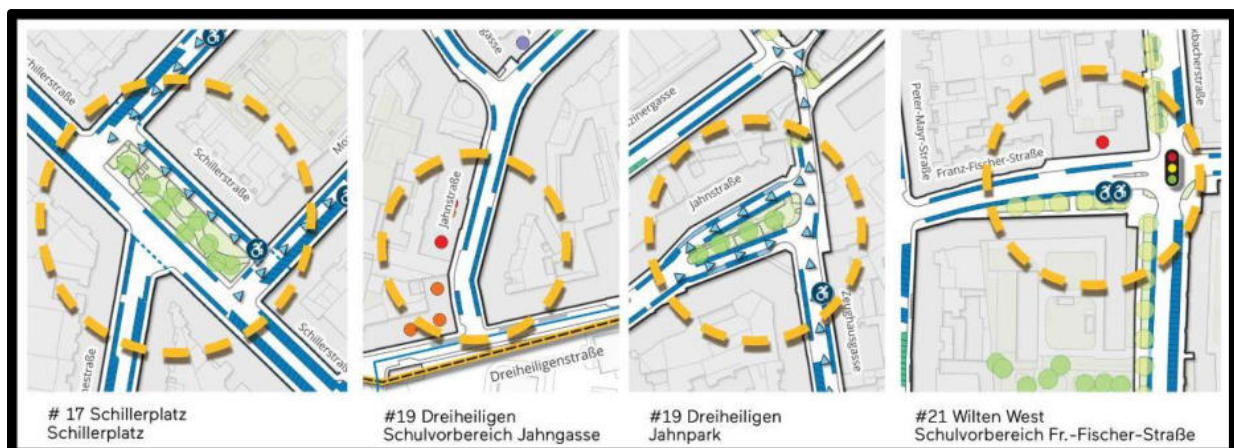
Die größten räumlichen Potenziale befinden sich rund um den Jahnpark. Die vier bestehenden Stellplatzreihen bieten erhebliche Flächenpotenziale für neue Nutzungen. In Kombination mit dem Zeughaus-Vorplatz könnte an einem historischen Ort ein attraktives Zentrum für die Nachbarschaft entstehen.

Eine mögliche Aufteilung der Erschließung des Gebiets in eine Nord- und eine Süderschließung mittels Einbahnschleifen bringt weitere Verkehrsberuhigung und schafft Raum für Maßnahmen vor den Bildungseinrichtungen. Zudem könnte eine zusätzliche Widmung als Schulstraße mit temporärem morgendlichen Einfahrtsverbot für Autos geprüft werden. Mit dem Schließen der westlichen Kapuzinergasse für den MIV lässt sich eine wichtige Achse der aktiven Mobilität im Gebiet attraktivieren.

Potenzialgebiet #21 | Wilten West

Das größte räumliche Potenzial bietet die Franz-Fischer-Straße südlich der VS Fischerstraße, besonders in Kombination mit der Kreuzung an der Speckbacherstraße. Durch die Neuorganisation des Verkehrs im Gebiet könnte hier ein attraktiver schulbezogener Freiraum entstehen. Bestehende Baumstandorte würden es ermöglichen, natürlich beschattete und sofort nutzbare Aufenthaltsbereiche zu gestalten.

Zusätzliches Potenzial bietet die grüne Achse Speckbacherstraße. Eine Einbahnregelung könnte Flächen für neue Freiraumnutzungen mobilisieren, die das Bestandsgrün integrieren, während Stellplätze maßvoll reduziert werden und eine zu große Verlagerung des MIV auf die Andreas-Hofer-Straße vermieden wird.



Mögliche Ankerräume für Maßnahmen nach Projektgebieten. © LAUT

5.3 Möglichkeiten für Beteiligungsformate im Straßenraum

Potenzialgebiet #17 | Schillerplatz

Möglichkeit für eine mehrtägige größere Intervention an der Kreuzung Goethestraße # Schillerstraße. Kleinere Aktionen zur Thematisierung einer möglichen Veränderung der Straßenräume rund um den Schillerpark sind im Zusammenspiel mit dem Pavillon (Schillerhäusl) ebenfalls denkbar.

Potenzialgebiet #19 | Dreiheiligen

Als Projektauftritt wäre eine kompakte erste Informationsveranstaltung vor der Schule in der Jahnstraße sinnvoll. Hier könnte eine (mehrtägige) Schulstraßenaktion zur Aktivierung rund um die Themen Schule und Mobilität sowie Freiräume in der Nachbarschaft stattfinden.

Potenzialgebiet #21 | Wilten West

Eine größere Aktion im Straßenabschnitt südlich vor der VS Fischerstraße erscheint sinnvoll. Dieser Raum wurde für schulbezogene Aktionen bereits temporär verkehrsberuhigt. Als kleinräumige Alternative könnten die Sackgasse Zollerstraße oder der Verkehrserziehungspark für eine erste Informationsveranstaltung genutzt werden.



Ein Beispiel für ein kleinteiliges niederschwelliges Beteiligungsformat. Das Parklet 2 Go, ausgezeichnet als „the most impressive mobilityaction“ der Europäischen Mobilitätswoche 2019. © LAUT, Lorenz

5.4 Chancen, Herausforderungen und „Auf einen Blick“

Potenzialgebiet #17 | Schillerplatz

Chancen:

- kompaktes Quartier
- Ankerpunkt Schillerplatz
- Verkehrsversuch mit Umgestaltung einer Kreuzung möglich
- starker Vorher-Nachher Effekt mit großflächigen Bodenmarkierungen ist visuell gut darstellbar
- wenig Durchzugsverkehr
- sehr gute ÖV-Anbindung
- Randkreuzungen teilweise umgebaut
- Bürger*inneninitiative Stadtteilfeunde Saggen

Herausforderung:

- Hoher Motorisierungsgrad als Herausforderung für Stellplatzreduktion. Sehr gute ÖV-Anbindung bietet Kontext, um das Gebiet als Verkehrsversuch zu evaluieren. (Wirkung Stellplatzangebot auf Motorisierungsgrad)
- Eine ambitionierte Stellplatzreduktion kann durch Anpassung der Parkzonen bzw. durch eine Sondererlaubnis zum Parken in angrenzenden Parkzonen mit Überangebot an Stellplätzen kompensiert werden.
- Im Vergleich zu anderen Gebieten weniger Frequenz im öffentlichen Raum und weniger Bedarf an öffentlichem Grün. Weder Schule noch andere relevante Ziele im Gebiet.

Auf einen Blick:

- kompaktes Potentialgebiet
- sehr gute Anbindung ÖV
- hoher Motorisierungsgrad
- Straßenraum geprägt von Stellplätzen, sehr viele Schräg- und Querparker
- Schillerpark als attraktiver Ort mit Erweiterungspotenzial
- Synergien mit Masterplan Fahrrad an den Randstraßen
- 2 von 5 Randkreuzungen bereits zukunftsfit
- überschaubare Komplexität für Verkehrsversuch
- bereits vorhandene Einbahnen gut nutzbar
- aufgrund geringem Durchzugsverkehr im Bestand sind kaum Auswirkungen auf Randstraßen erwartbar
- bestehende Bürger*inneninitiative

Potenzialgebiet #19 | Dreiheiligen

Chancen:

- viele Bildungsstandorte, die von den Maßnahmen profitieren würden
- Zeughaus mit überlokaler Strahlkraft
- niedriger Motorisierungsgrad
- sehr gute Anbindung an ÖV
- leicht umsetzbare erste Maßnahmen
(z.B. Kapuzinergasse oder Schulstraße Jahnstraße)
- große langfristige Potenziale (z.B. Vorplatz Zeughaus)
- wenig Durchzugsverkehr
- starke lokale Player für Kooperationen
- Quick-Win für aktive Mobilität in der Kapuzinergasse

Herausforderungen:

- Verkehrsorganisation rund um den Jahnpark anspruchsvoll, aber lösbar
- Stellplatzreduktion machbar aber keine Alternativen im anliegenden Straßenraum

Auf einen Blick:

- komplexes Straßennetz
- exzellente ÖV-Anbindung
- niedriger Motorisierungsgrad
- hohe Dominanz von Stellplätzen, wenige Schrägparker
- viele Bildungsstandorte, soziale Einrichtungen und Kulturstandorte
- Zeughaus-Vorplatz und Jahnpark als möglicher neuer Ortskern
- Synergien mit Neubauten im Osten, Umgebung S-Bahn-Station, Siebenkapellenareal
- Infrastruktur für Fuß- und Radverkehr im Osten des Gebiets
- mittlere Komplexität für Verkehrsversuch, wenig Auswirkungen auf Randstraßen zu erwarten
- Je nach Gestaltung des Verkehrsversuchs: sehr großer bis überschaubarer Vorher-Nachher-Effekt
- viele aktive Stakeholder im Quartier
- Zielgebiet innerhalb Innsbrucks durch Besucher*innen Zeughaus

Potenzialgebiet #21 | Wilten West

Chancen:

- VS Fischerstraße als Fokus für Maßnahmen
- sehr niedriger Motorisierungsgrad
- sehr hohe Dichte an (überbelegten) Radständern
- vielfältig genutzte Erdgeschoßzone
- Stärkung der Erschließungsfunktion im stadtweiten Radverkehr
- Signalwirkung aktiv und sicher erreichbarer Verkehrserziehungspark
- Bauarbeiten Südring als Anstoß für neue Verkehrsorganisation
- engagierte Anrainer*innen rund um das Zollerstraßenfest

Herausforderungen:

- Lösung der Kreuzung Speckbacherstraße # Franz-Fischer-Straße. Möglichkeit, die Ampelanlage bei Neuorganisation der Verkehrsführung einzusparen
- Neuorganisation des Verkehrs im Quartier bedarf ausführlicher Abstimmung. Kapazitäten der umliegenden Nord-Süd-Achsen im Umfeld müssen betrachtet werden.
- verhältnismäßig schlechtere ÖV-Abdeckung
- verhältnismäßig niedriger Motorisierungsgrad

Auf einen Blick:

- mittelkomplexes Straßennetz
- mäßig gute Anbindung an den ÖV
- niedriger Motorisierungsgrad
- sehr hohe räumliche Dominanz von Kfz-Stellplätzen
- viele Radbügel und noch mehr im öR. abgestellte Fahrräder
- Raumpotenziale Schulvorplatz VS Fischerstraße und Grüne Achse Speckbacherstraße
- Synergie mit Erneuerung Verkehrserziehungsgarten und Achse Stafflerstraße
- bestehende Orte mit Aufenthaltsqualität in der Sackgasse Zollerstraße, bei der Pfarre Wilten West und rund um den Verkehrserziehungsgarten
- großer Vorher-Nachher-Effekt möglich
- Potenzial für Neugestaltung Kreuzungsbereich und Schulvorplatz VS Fischerstraße
- gutes Potenzial für Aufenthaltsmöglichkeiten mit bestehenden Baumstandorten
- Synergien mit nahegelegenem Klinik- und Universitätsstandort denkbar

5.5 Eindrücke aus den Gebieten

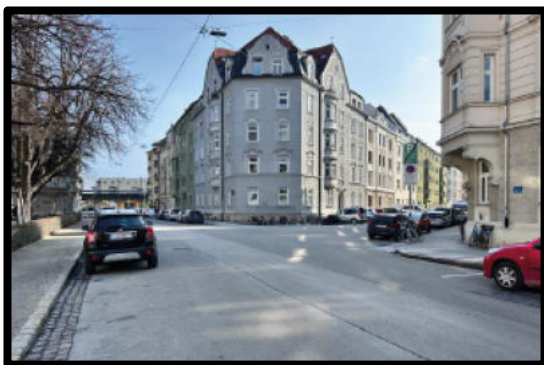
Potenzialgebiet #17 | Schillerplatz



Rund um den Schillerpark besteht sehr großes Potenzial für Interventionen im Straßenraum. Eine großflächige Intervention mit Veränderung der Straßenquerschnitte ist ebenso denkbar wie kleine Aktionen, die auf bestehenden Ankerpunkten rund um den Schillerpark aufbauen.



Die Nebenfahrbahn am Schillerpark mit großem Raumpotenzial für eine Erweiterung der Parkfläche.



Die Kreuzung Schillerstraße # Goethestraße bietet Potenzial für einen kompakten Verkehrsversuch mit großem Vorher-Nachher-Effekt.

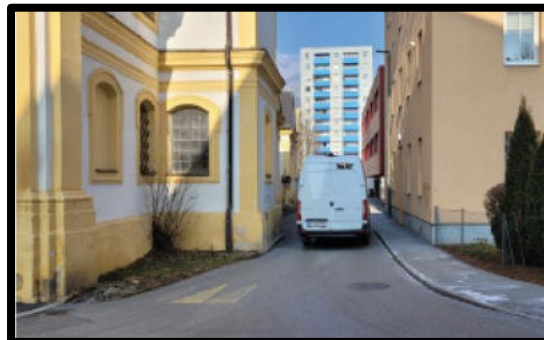
Potenzialgebiet #19 | Dreiheiligen



Der Jahnpark mit dem Zeughaus-Vorplatz bieten das Potenzial, einen alten Ortskern als attraktives Zentrum für das Quartier zu entwickeln. Je nach Gestaltung eines Verkehrsversuchs kann ein deutlicher Vorher-Nachher-Effekt bereits mit adaptiven Maßnahmen erreicht werden.



Der Straßenabschnitt vor der VS Dreiheiligen bietet Raum für temporäre Schulstraßen und bauliche Umgestaltung des Straßenraums.



Eine Unterbindung des Kfz-Verkehrs in der Kapuzinergasse würde diese als fußläufige Verbindung stark aufwerten.

Potenzialgebiet #21 | Wilten West



Die Kreuzung Speckbacherstr. # Fischerstraße bzw. der Straßenabschnitt südlich der VS Fischerstraße bieten Raum für einen transformativen Verkehrsversuch. Hier kann mit adaptiven Maßnahmen ein deutlicher Vorher-Nachher-Effekt erwirkt werden. In der Fischerstraße fand bereits ein autofreier Tag statt.



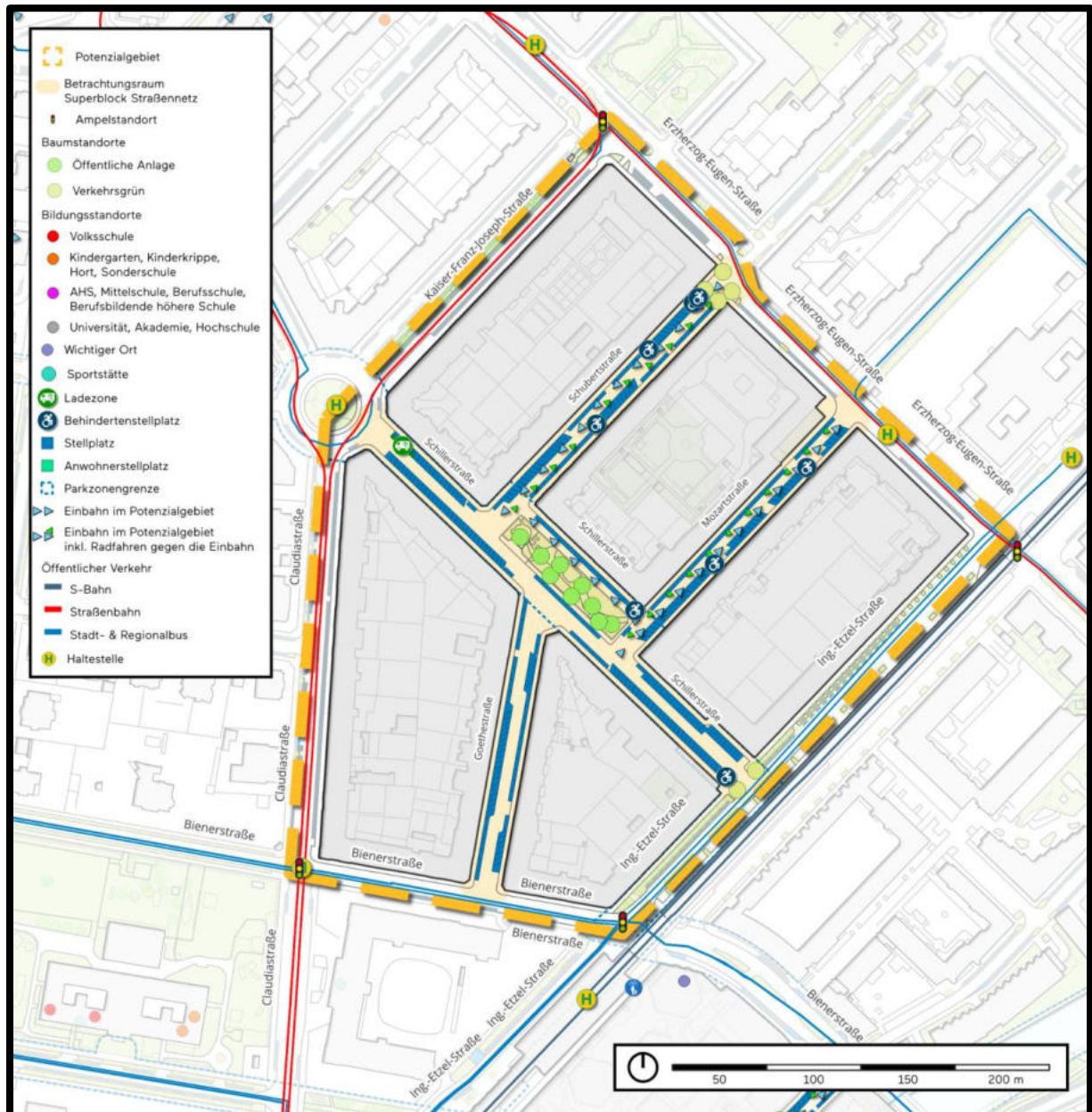
In der Fritz-Pregl-Straße besteht auch auf der Randkreuzung ein signifikantes Flächenpotenzial.



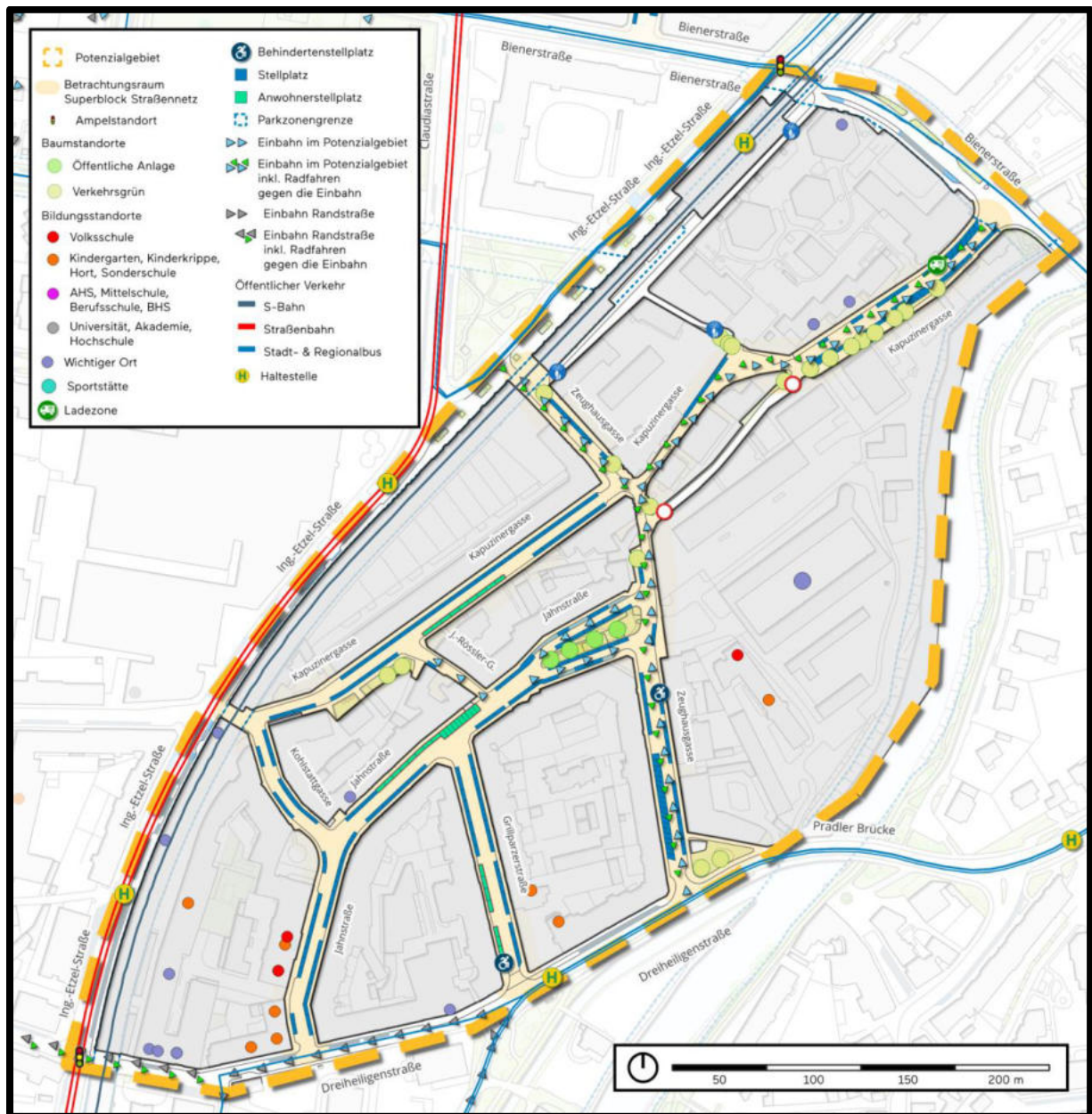
Die Speckbacherstraße bietet mit einem wertvollen Baumbestand das Potenzial zur Ausbildung einer Grünen Achse.

5.6 Plandarstellungen

Potenzialgebiet #17 | Schillerplatz



Potenzialgebiet #19 | Dreiheiligen



Potenzialgebiet #21 | Wilten West



6. Fazit und Ausblick

Die vorliegende Studie zeigt, dass in Innsbruck erhebliches Potenzial für Superblocks besteht und eine Umsetzung viele Ziele der Innsbrucker Stadtentwicklung synergetisch vereinen könnte. Die Analyse aller Potenzialgebiete schafft ein nuanciertes Bild zu den stadtweiten Potenzialen der Maßnahme Superblock. In Abstimmung mit der Auftraggeberin wurden drei mögliche Projektgebiete für einen ersten Modellversuch identifiziert. Die drei in Steckbriefen näher beschriebenen Vorschläge für Pilotgebiete bilden eine umfassende Grundlage, um ein Gebiet für ein Innsbruck Superblock Pilotprojekt auszuwählen.

Mögliche nächste Projektschritte:

- **Gebietsauswahl:** Auswahl eines Pilotgebietes für ein Pilotprojekt.
- **Going Public:** Abhaltung einer allgemein gehaltenen Veranstaltung (im Pilotgebiet) zum Thema Superblock, öffentlicher Raum und Mobilität.
- **Entwicklungsplanung:** Start Planung und Konzeption eines Pilotprojekts.
- **Beteiligungsprozess:** Beginn der Beteiligung im Pilotgebiet.
- **Pilotphase:** Start der adaptiven Maßnahmen im Superblock-Pilotprojekt: Verkehrsorganisation neu und adaptive Freiraumgestaltung. Gegebenenfalls Adaptierung von Maßnahmen und Aktivierung durch weitere Stakeholder.
- **Ausführungsplanung:** Aufbauend auf der Beteiligung und den Erkenntnissen aus der Pilotphase beginnt die Planung langfristiger baulicher Maßnahmen.



Ist ein Superblock rasch mit adaptiven Maßnahmen in die Umsetzung gebracht, können neue Freiraumqualitäten und Bewegungsräume umgehend genutzt werden. © LAUT, Lorenz

Potenzialgebiet Schillerplatz

Das Quartier rund um den Schillerplatz gehört zum Blocksaggen und ist durch seine gründerzeitliche Bebauung geprägt. Es wird durch Claudiastraße, Kaiser-Franz-Joseph-Straße, Erzherzog-Eugen-Straße, Ing.-Etsel-Straße und Bienerstraße klar abgegrenzt. Die Erdgeschossnutzung ist geprägt durch Wohnen mit einzeln vorkommenden Lokalen und Geschäften.

Das Gebiet ist sehr gut an den öffentlichen Verkehr angebunden. Haltestellen befinden sich an jeder Randstraße, inklusive S-Bahn- und Postbusanbindung in Gehdistanz. Die Schillerstraße und die Goethestraße münden in die Randstraßen ein, wodurch der Durchzugsverkehr gering ist.

Das Gebiet ist durch parkende Kfz geprägt, insbesondere die breite Schillerstraße mit ihrer Schräg- und Querparkordnung.

Der Schillerpark bildet das Zentrum des Quartiers und wird inselhaft zu allen Seiten von Fahrbahnen bzw. Stellplätzen umschlossen. An der Kreuzung Schubertstraße / Erzherzog-Eugen-Straße und im Schillerpark liegen die einzigen Standorte von Straßenbäumen im Quartier. Zwei Randkreuzungen im Osten und Süden des Gebiets sind durch Gehsteigvorziehungen bereits fußgängerfreundlich gestaltet.

In diesem Potenzialgebiet stellt die Ing.-Etsel-Straße eine besondere Randstraße dar. Durch die Lage an

den Viaduktbögen und die bereits erfolgte Verkehrsberuhigung an der S-Bahn-Station Messe, könnte, unter besonderer Berücksichtigung der dort verlaufenden Buslinien, auch der Straßenabschnitt der Ing.-Etsel-Straße als Ausbaustufe in die Gestaltung eines Superblocks miteinbezogen werden.

Der Schillerpark liegt isoliert inmitten des Quartiers und wird hauptsächlich von Kindern genutzt, die meist in Begleitung ihrer Eltern sind. Ein auf Initiative der Anwohnerinnen errichteter Zaun verhindert, dass Kinder auf die Fahrbahnen laufen. Ein kleiner Pavillon im Park wird von einer Bürger*inneninitiative als Lager und Treffpunkt genutzt.

Chancen:

kompaktes Quartier

Ankerpunkt Schillerplatz

Verkehrsversuch mit Umgestaltung einer Kreuzung möglich

starker Vorher-Nachher-Effekt mit großflächigen Bodenmarkierungen visuell gut darstellbar

wenig Durchzugsverkehr

sehr gute ÖV-Anbindung

Randkreuzungen teilweise umgebaut

Bürger*inneninitiative Stadtteilfeunde Saggen

Herausforderungen:

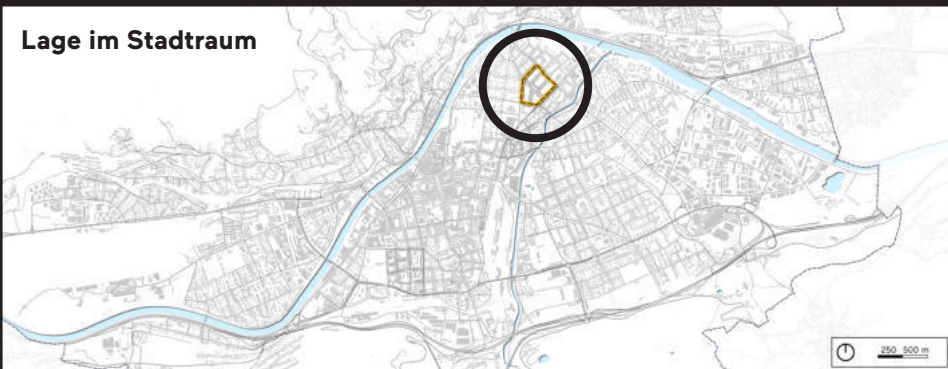
Hoher Motorisierungsgrad als Herausforderung für Stellplatzreduktion.

Sehr gute ÖV-Anbindung bietet Kontext, um das Gebiet als Verkehrsversuch zu evaluieren (Wirkung Stellplatzangebot auf Motorisierungsgrad)

Eine ambitionierte Stellplatzreduktion kann durch Anpassung der Parkzonen bzw. durch eine Sondererlaubnis zum Parken in angrenzenden Parkzonen mit Überangebot an Stellplätzen kompensiert werden.

Im Vergleich zu anderen Gebieten weniger Frequenz im öffentlichen Raum und weniger Bedarf an öffentlichem Grün. Weder Schule noch andere relevante Ziele im Gebiet.

Lage im Stadtraum

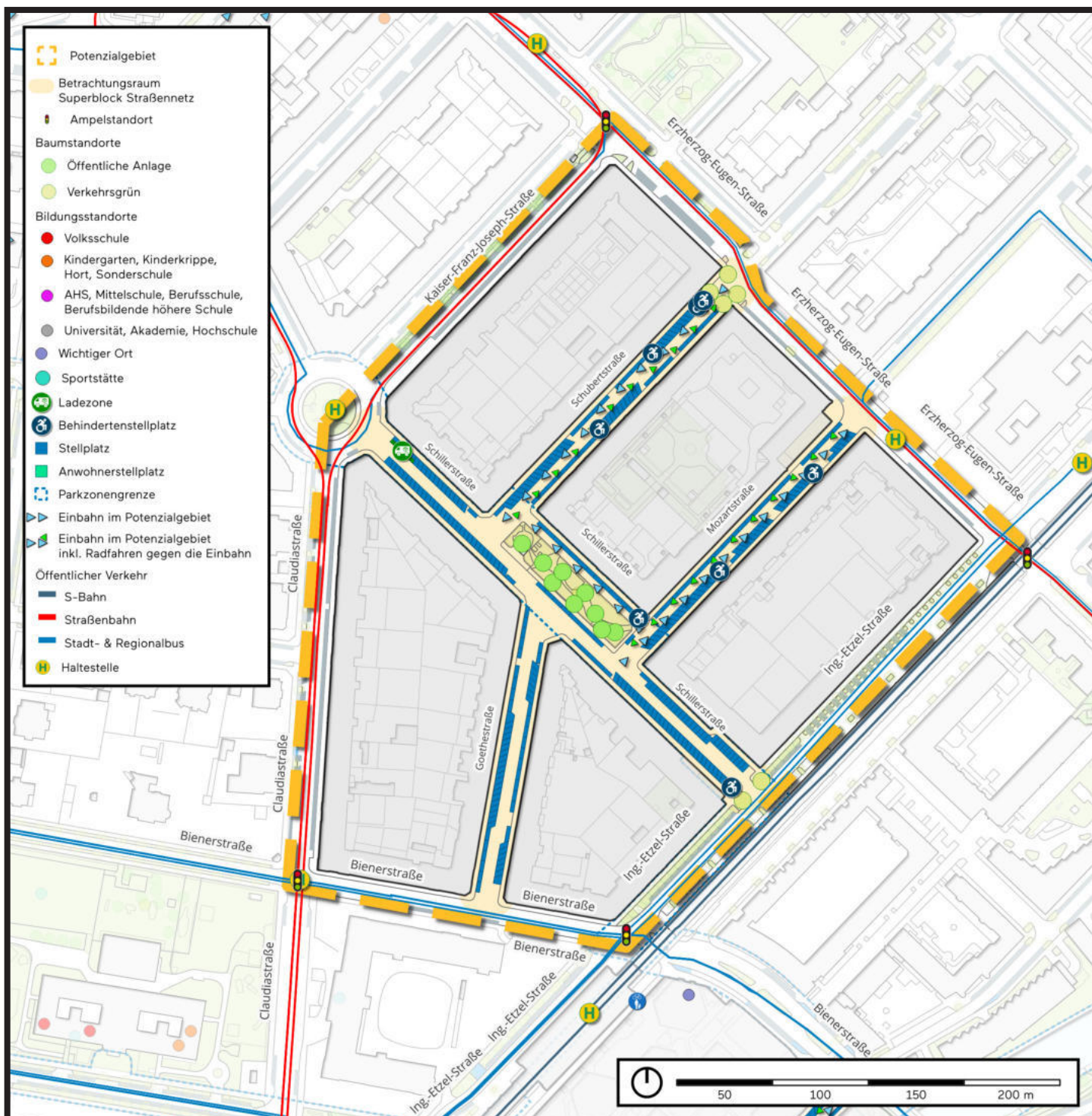


Potenzialgebiet Schillerplatz

Eigenschaften

Urbane Transformation	
Flächenpotenzial Verkehrsführung (hohe Bew. = wenig Einbahnen im Bestand)	**
Länge Straßennetz (hohe Bew. = große Länge)	**
Potenzial im Straßenraum	Flächenverteilung Straßenraum, Erweiterung Schillerpark
Synergien mit bestehenden Vorhaben der Stadt (generell)	Umfeld S-Bahn-Station (IBK Messe)
kürzlich umgesetzte Projekte	Umfeld S-Bahn-Station (IBK Messe), Aktualisierung Schillerplatz
Synergie mit Stadtteilprojekten (Koalitionsabkommen)	keine
Synergien mit ÖROKO	keine
Synergien mit Masterplan Gehen (Entwurf)	Keine konkrete Nennung. Mögliches Thema: Verbesserung Verkehrssicherheit rund um Schillerplatz
Synergien mit Masterplan Fahrrad	LK2 Ing.-Etzel-Straße, LK2 Erzherzog-Eugen-Straße
Öffentlicher Raum und Aufenthaltsqualität	
bestehende Freiräume & räumliche Ankerpunkte	Schillerpark
Potenziale Placemaking & Topophilia	Erweiterung Schillerpark, Mikrofreiräume in Seitenstraßen und an Übergängen in das / aus dem Gebiet
Potenzial Mikrofreiräume	***
Spielmöglichkeiten (öff. Spielplatz)	Schillerpark
Klimawandel und Klimaschutz	
Klimaanalyse (hohe Bew. = hohe Hitzebelastung)	**
Begrünungsbedarf (hohe Bew. = hoher Bedarf)	**
Straßenbäume absolut	6
Straßenbäume / km Straßenraum	7
Mobilität und Verkehr	
Anbindung ÖV (Haltestellen an Außenkanten)	**
ÖV Linien an Außenkante	6, 1, R, T, 540, 655, N3
Anzahl Haltestellen an Außenkante	3
Radinfrastruktur	R.g.d.E. Schubertstraße und Mozartstraße
Verkehrsorganisation (hohe Bew. = komplex bzw. viele Kreuzungen/km Straße)	***
Ampeln (innenliegend)	0
Ampeln (an Randstraße # Innenstraße)	0
Stellplatz-Prävalenz (hohe Bew. = hohe Anzahl Stellplätze im ö.R.)	***
Stellplätze an Innenstraßen	338
Stellplätze	380 / km Straßennetz Straßenzüge mit beidseitigem Schrägparken Schillerplatz 4 Stellplatzreihen Ausweichpotenzial in der Falkstraße
Parkkarten & Parkzonen (Stand März 2025)	Teil von Parkzone G und Parkzone K mehr Stellplätze als Anwohnerparkkarten (+260 Stück in Parkzone G und +349 Stück in Parkzone K)
Motorisierungsgrad	überdurchschnittlich
Nachbarschaft und Wirtschaft	
POI-Vorkommen (hohe Bew. = viele POIs für Bildung, Sport, Kultur, Vereine)	*
Bildungs-, Sport- und Kultureinrichtungen	keine
Geschäftstätigkeit Erdgeschosszone (nur innenliegende Straßen)	vereinzelt
bestehende Gastgärten im Straßenraum	vorhanden
Sicherheit	
Schulwege vorhanden (Schule im Gebiet)	keine
Hinweise zu Schulwegen (aus VCÖ Schulwegkarte)	erhöhte Geschwindigkeit in 30er Zone, unübersichtliche Querung am Schillerpark, unübersichtliche Kreuzung Schillerpark
Verkehrsunfälle mit Fußgänger-Beteiligung (2020-2023)	keine
Übersichtlichkeit öffentlicher Raum	Kreuzungen z.T. unübersichtlich
Lebendigkeit Straßenraum	fokussiert auf Schillerplatz Kreuzung Claudiagasse # Schillerstraße
aktive Nachbarschaft	Stadtteilfeunde Saggen (Schillerhäusl)
Gesundheit und Wohlbefinden	
Pflege- und Sozialeinrichtungen	keine
Trinkbrunnen (im Gebiet)	Schillerpark
Sitzgelegenheiten (begleitend auf innenliegenden Straßen)	keine
Hitzebelastung	**
Partizipation und Teilhabe	
Verortung von Interventionen (z.B. Straßenlabor)	Bereich Schillerplatz
bestehende Initiativen	Schillerhäusl am Schillerplatz
Multiplikator*innen	Stadtteilfeunde Saggen
Potenzial Straßenlabor als Beteiligungsformat	sehr hoch für kompakte Intervention
Eignung als Pilotprojekt	
Eignung als Demonstrator	***
Komplexität Umsetzung Verkehrsversuch	*
Modellhaftigkeit des Projekts	Straßenraum-Neuverteilung, Einbahnschleifen und neue Straßenquerschnitte
Dimensionierung Pilotprojekt	überschaubare Projektgröße kompaktes Vorhaben
möglicher Phasenplan	ja, ausgehend vom Schillerplatz, Projekt exkl. Ing.-Etzel-Str. umsetzbar
langfristige Ambition	mittel

Potenzialgebiet Schillerplatz



Auf einen Blick

- kompaktes Potenzialgebiet
- sehr gute ÖV-Anbindung
- hoher Motorisierungsgrad
- Straßenraum geprägt von Stellplätzen, sehr viele Schräg- und Querparker
- Schillerpark als attraktiver Ort mit Erweiterungspotenzial
- Synergien mit Masterplan Fahrrad an den Randstraßen

- 2 von 5 Randkreuzungen bereits zukunftsfit
- überschaubare Komplexität für Verkehrsversuch
- bereits vorhandene Einbahnen gut nutzbar
- aufgrund geringem Durchzugsverkehr im Bestand sind kaum Auswirkungen auf Randstraßen erwartbar
- bestehende Bürger*inneninitiative

Straßennetzlänge: 0,89 km
 Straßenabschnitte: 4 (5*)
 Davon Einbahnen: 0,46 km
 - 2 (3*) Abschnitte
 *mit Nebenfahrbahn Schillerpark

Kreuzungen innen: 5
 Randkreuzungen: 5

Bildungseinrichtungen: 0

ÖV Linien: 6, 1, R, T, 540, 655, N3

Parks: 1

Baumstandorte: 6

Motorisierungsgrad in betroffenen Zählgebieten: 388, 370
 [priv. Pkw / 1000 EW]

Stellplätze: 338
 Davon Anwohnerstellplätze: 0

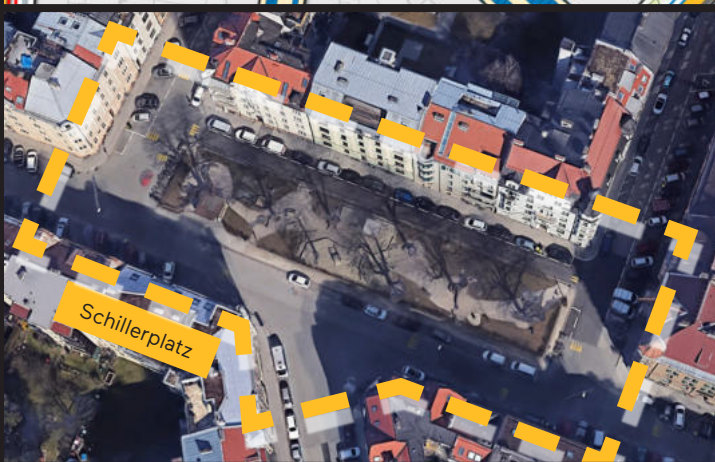
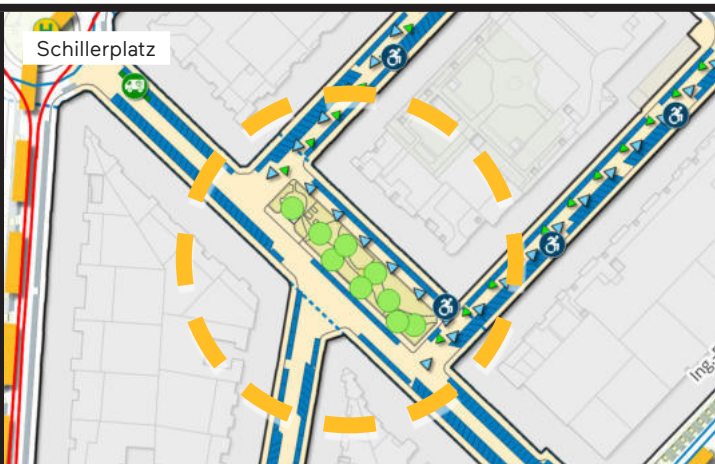
Räumliche Potenziale und Interventionsmöglichkeiten

Das Hauptpotenzial für mögliche transformative Interventionen liegt rund um den Schillerpark. Vorstellbar ist sowohl eine Erweiterung des Parks zur angrenzenden Bebauung im Nordosten als auch eine Ausweitung der Flächen in die Schillerstraße hinein.

Eine Neuorganisation der Verkehrsführung lässt sich bereits durch eine Einzelintervention an der Kreuzung Goethestraße # Schillerstraße umsetzen.

Mögliche Beteiligungsformate im Straßenraum:

Möglichkeit für eine mehrtägige größere Intervention an der Kreuzung Goethestraße / Schillerstraße. Kleinere Aktionen zur Thematisierung einer möglichen Veränderung der Straßenräume rund um den Schillerpark sind im Zusammenspiel mit dem Pavillon ebenfalls denkbar.



Rund um den Schillerpark besteht sehr großes Potenzial für Interventionen im Straßenraum. Eine großflächige Intervention mit Veränderung der Straßenquerschnitte ist ebenso denkbar wie kleine Aktionen, die auf bestehenden Ankerpunkten rund um den Schillerpark aufbauen.

Die Nebenfahrbahn am Schillerpark mit großem Raumpotenzial für eine Erweiterung der Parkfläche.



Die Kreuzung Schillerstraße # Goethestraße bietet Potenzial für einen kompakten Verkehrsversuch mit großem Vorher-Nachher Effekt.



Potenzialgebiet Dreiheiligen

Das Gebiet umfasst große Teile des historischen Bezirks Dreiheiligen. Es ist durch Sill, Viaduktbögen und die vielbefahrene Dreieiligenstraße klar abgegrenzt. Die Bausubstanz ist eine Mischung aus denkmalgeschützten Gebäuden, Gründerzeitbauten, Geschoßwohnbauten der 70er- und 80er-Jahre sowie Neubauten.

Das Gebiet ist mit IVB-Haltstellen sowie der S-Bahn-Station „Messe“ ausgezeichnet an den öffentlichen Verkehr angebunden. Im Nordosten wurde im Rahmen der S-Bahn-Modernisierung die Infrastruktur für den Fuß- und Radverkehr verbessert.

Bis auf wenige Abschnitte (Zeughausgasse, Jahnstraße am Jahnpark, Johann-Rößlers-Gasse) gibt es keine Einbahnen. Der westliche Abschnitt von der am Siebenkapellenareal geteilten Kapuzinergasse bildet eine Engstelle aus, in der sich Kfz und Fußgänger*innen kaum begegnen können.

Im Gebiet liegen mehrere Bildungseinrichtungen, darunter drei Kinderkrippen, vier Kindergärten und drei Volksschulen. Das Zeughaus hat als Kulturstandort überlokale Relevanz. Weitere bedeutende Orte sind das Jugendzentrum Z6 und die Bäckerei.

Während Bereiche in der Dreieiligenstraße, z.B. vor Bäckerei oder Z6, bereits mit breiten Gehsteigen oder Parklets ausgestattet sind, findet sich vor der VS Dreieiligen kein Freiraum vor der Schule für ankommende und wartende Schüler*innen.

Der Jahnpark liegt zentral im Quartier und ist von zwei Fahrbahnen sowie vier Reihen Stellplätzen umschlossen. Das Gebiet gliedert sich in drei Bereiche: einen westlichen Teil ohne nennenswerte Begrünung, einen zentralen Bereich um den Jahnpark und einen grüneren Abschnitt im Osten. Entlang der Sill bestehen versteckt gelegene Freiraumpotenziale.

Chancen:

viele Bildungsstandorte, die von den Maßnahmen profitieren würden

Zeughaus mit überlokaler Strahlkraft

niedriger Motorisierungsgrad

sehr gute Anbindung an ÖV

leicht umsetzbare erste Maßnahmen (z.B. Kapuzinergasse oder Schulstraße Jahnstraße)

große langfristige Potenziale (z.B. Vorplatz Zeughaus)

wenig Durchzugsverkehr

starke lokale Player für Kooperationen

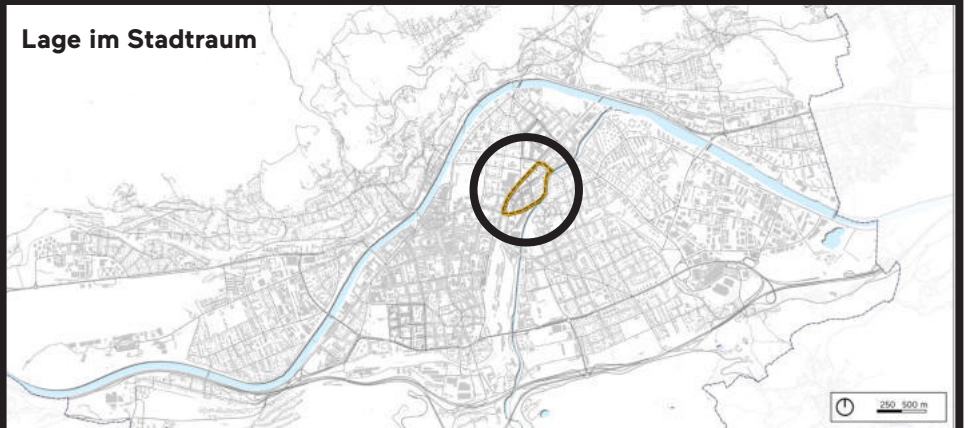
Quick-Win für aktive Mobilität in der Kapuzinergasse

Herausforderungen:

Verkehrsorganisation rund um den Jahnpark anspruchsvoll, aber lösbar

Stellplatzreduktion machbar aber kaum Alternativen im anliegenden Straßenraum

Lage im Stadtraum



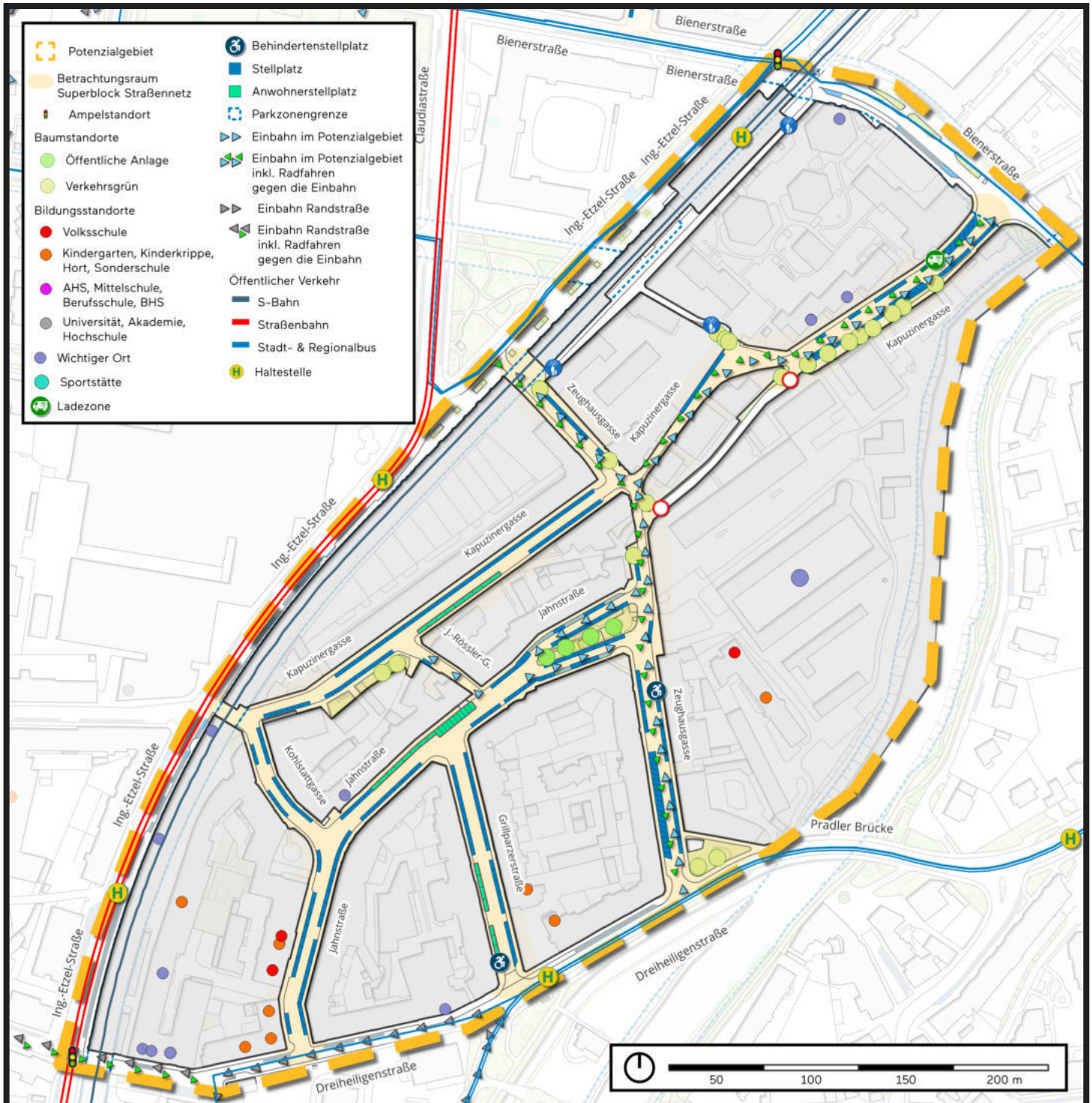
Potenzialgebiet Dreiheiligen

Eigenschaften

Urbane Transformation	
Flächenpotenzial Verkehrsführung (hohe Bew. = wenig Einbahnen im Bestand)	**
Länge Straßennetz (hohe Bew. = große Länge)	**
Potenzial im Straßenraum	Schulstraße Jahnstraße
Synergien mit bestehenden Vorhaben der Stadt (generell)	Umfeld S-Bahn-Station (IBK Messe), Umfeld Zeughaus
kürzlich umgesetzte Projekte	Umfeld S-Bahn-Station (IBK Messe), Wohnbauten im Osten des Gebiets
Synergie mit Stadtteilprojekten (Koalitionsabkommen)	Aufwertung des Wohngebiets, Unterstützung Entwicklung Siebenkapellen-Areal, attraktiver Grünraum zwischen Sill und Zeughaus, Raumkonzept Volksschule Dreiheiligen (Erweiterung), Raumkonzept Montessori
Synergien mit ÖROKO	Sillufer: erforderlicher Fuß- oder Radweg (Trassensicherung), Siebenkapellenareal: erforderlicher Fuß- oder Radweg (Trassensicherung)
Synergien mit Masterplan Gehen (Entwurf)	Straßenraumgestaltung Zeughausgasse-Kapuzinergasse, Querverbindung für Fußgänger von der Zeughausgasse zur Sill, Aufwertung Sillufer
Synergien mit Masterplan Fahrrad	LK2 Dreiheiligenstraße
Öffentlicher Raum und Aufenthaltsqualität	
bestehende Freiräume & räumliche Ankerpunkte	Jahnpark, Zeughaus Umgebung, Sillufer
Potenziale Placemaking & Topophilia	"Dorfplatz" Jahnpark, Vorplätze Bildungseinrichtungen Jahnstraße, sozialräumliche Einheit im Quartier, Sillufer, Durchwegungen
Potenzial Mikrofreiräume	***
Spielmöglichkeiten (öff. Spielplatz)	Jahnpark
Klimawandel und Klimaschutz	
Klimaanalyse (hohe Bew. = hohe Hitzebelastung)	***
Begrünungsbedarf (hohe Bew. = hoher Bedarf)	***
Straßenbäume absolut	20
Straßenbäume / km Straßenraum	14
Mobilität und Verkehr	
Anbindung ÖV (Haltestellen an Aussenkanten)	**
ÖV Linien an Außenkante	1, 6, R, F, 540, 504, N2
Anzahl Haltestellen an Außenkante	4
Radinfrastruktur	neuer Radweg im Bereich der S-Bahn-Station
Verkehrsorganisation (hohe Bew. = komplex bzw. viele Kreuzungen / km Straße)	***
Ampeln (innenliegend)	keine
Ampeln (an Randstraße # Innenstraße)	keine
Stellplatz-Prävalenz (hohe Bew. = hohe Anzahl Stellplätze im ö.R.)	**
Stellplätze an Innenstraßen	294
Stellplätze	203 / km Straßennetz 4 Stellplatzreihen Jahnstraße
Parkkarten & Parkzonen (Stand März 2025)	Teil von Parkzone H mehr Stellplätze als Anwohnerparkkarten (+53 Stück)
Motorisierungsgrad	unterdurchschnittlich, überwiegend geringer Motorisierungsgrad

Nachbarschaft und Wirtschaft	
POI-Vorkommen (hohe Bew. = viele POIs für Bildung, Sport, Kultur, Vereine)	***
Bildungs-, Sport- und Kultureinrichtungen (Bildungseinrichtungen Stand April 2025)	Kinderkrippe: Waldorf Jahnstraße (16 Kinder) Kindervilla I-IV (35 Kinder), Montessori (13 Kinder) Kindergarten Innsbruck: Waldorf Jahnstraße (21 Kinder), Dreiheiligen (40 Kinder), Kindervilla II (75 Kinder), Montessori (21 Kinder) Freie Waldorfschule Innsbruck mit Hort (148 Schüler*innen) Volksschule Dreiheiligen mit Hort (142 Schüler*innen) Montessorischule des Vereins Brückenpfeiler (64 Schüler*innen) Jugend- und kulturelle Einrichtungen
Geschäftstätigkeit Erdgeschosszone (nur innenliegende Straßen)	vereinzelt
bestehende Gastgärten im Straßenraum	vorhanden
Sicherheit	
Schulwege vorhanden (Schule im Gebiet)	***
Hinweise zu Schulwegen (aus VCO Schulwegkarte)	keine
Verkehrsunfälle mit Fußgänger-Beteiligung (2020-2023)	Zeughausgasse
Übersichtlichkeit öffentlicher Raum	Kreuzungen z.T. unübersichtlich, Durchgänge Viaduktbögen
Lebendigkeit Straßenraum	hohe Frequenz im öffentlichen Raum durch POIs und Vereine
aktive Nachbarschaft	Institutionen und Kulturvereine
Gesundheit und Wohlbefinden	
Pflege- und Sozialeinrichtungen	vorhanden
Trinkbrunnen (im Gebiet)	keine
Sitzgelegenheiten (begleitend auf innenliegenden Straßen)	1
Hitzebelastung	***
Partizipation und Teilhabe	
Verortung von Interventionen (z.B. Straßenlabor)	Nebenfahrbahn Jahnstraße oder Schulstraße Jahnstraße (VS Dreiheiligen)
bestehende Initiativen	-
Multiplikator*innen	Bäckerei Kulturbäckstube, Zeughaus, HOSI
Potenzial Straßenlabor als Beteiligungsformat	sehr hoch für Intervention im Maßstab Straßenzug und dezentrale Interventionen
Eignung als Pilotprojekt	
Eignung als Demonstrator	***
Komplexität Umsetzung Verkehrsversuch	**
Modellhaftigkeit des Projekts	Stadtteil-Aktivierung und Straßenraum Neuverteilung
Dimensionierung Pilotprojekt	großes Potenzial bei langfristiger Umsetzung negativ: vor kurzem neuer Straßenbelag
möglicher Phasenplan	ja, ausgehend von Jahnpark bzw. dezentralen Interventionen
langfristige Ambition	hoch

Potenzialgebiet Dreiheiligen



Auf einen Blick

- komplexes Straßennetz
- exzellente ÖV-Anbindung
- niedriger Motorisierungsgrad
- hohe Dominanz von Stellplätzen, wenige Schrägparker
- viele Bildungsstandorte, soziale Einrichtungen und Kulturstandorte
- Zeughaus-Vorplatz und Jahnpark als möglicher neuer Ortskern
- Synergien mit Neubauten im Osten, Umgebung S-Bahn-Station, Siebenkapellenareal

- Infrastruktur für Fuß- und Radverkehr im Osten des Gebiets
- mittlere Komplexität für Verkehrsversuch, wenig Auswirkung auf Randstraßen zu erwarten
- Je nach Ambition Verkehrsversuch sehr groß bis überschaubarer Vorher-Nachher-Effekt.
- viele aktive Stakeholder im Quartier
- Zielgebiet innerhalb Innsbrucks durch Besucher*innen Zeughaus

Straßennetzlänge: **1,45 km**
 Straßenabschnitte: **13**
 Davon Einbahnen: **0,76 km**
 - 5 Abschnitte
 Kreuzungen innen: **8**
 Randkreuzungen: **6**
 Bildungseinrichtungen: **13**
 ÖV Linien: **1, 6, R, F, 540, 504, N2**
 Parks: **1**
 Baumstandorte: **20**
 Motorisierungsgrad in betroffenen
 Zählgebieten: **243, 247, 307**
 priv. Pkw / 1000 EW]
 Stellplätze: **294**
 Davon Anwohnerstellplätze: **34**

Räumliche Potenziale und Interventionsmöglichkeiten

Die größten räumlichen Potenziale befinden sich rund um den Jahnpark. Die vier bestehenden Stellplatzreihen bieten erhebliche Flächenpotenziale für neue Nutzungen. In Kombination mit dem Zeughaus-Vorplatz könnte an einem historischen Ort ein attraktives Zentrum für die Nachbarschaft entstehen.

Eine mögliche Aufteilung der Erschließung des Gebiets in eine Nord- und eine Süderschließung mittels Einbahnschleifen bringt weitere Verkehrsberuhigung und schafft Raum für Maßnahmen vor den Bildungseinrichtungen. Zudem könnte eine zusätzliche Widmung als Schulstraße mit temporärem morgendlichen Einfahrtsverbot für Autos geprüft werden. Mit dem Schließen der westlichen Kapuzinergasse für den MIV lässt sich eine wichtige Achse der aktiven Mobilität im Gebiet attraktivieren.

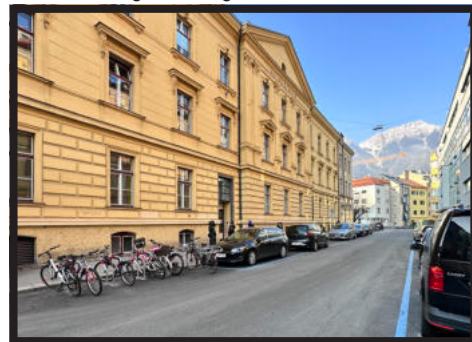
Mögliche Beteiligungsformate im Straßenraum:

Als Projektauftakt wäre eine kompakte erste Informationsveranstaltung vor der Schule in der Jahnstraße sinnvoll. Hier könnte eine (mehrtägige) Schulstraßenaktion zur Aktivierung rund um die Themen Schule und Mobilität sowie Freiräume in der Nachbarschaft stattfinden.

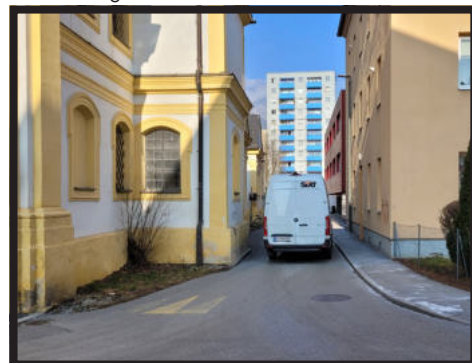


Der Jahnpark mit dem Zeughaus-Vorplatz bieten das Potenzial, einen alten Ortskern als attraktives Zentrum für das Quartier zu entwickeln. Je nach Gestaltung eines Verkehrsversuchs kann ein deutlicher Vorher-Nachher-Effekt bereits mit adaptiven Maßnahmen erreicht werden.

Der Straßenabschnitt vor der VS Dreiheiligen bietet Raum für temporäre Schulstraßen und bauliche Umgestaltung des Straßenraums.



Eine Unterbindung des Kfz-Verkehrs in der Kapuzinergasse würde diese als fußläufige Verbindung stark aufwerten.



Potenzialgebiet Wilten West

Das Gebiet liegt im Südwesten von Wilten und ist begrenzt durch die Fritz-Pregl-Straße, Schöpfstraße, Andreas-Hofer-Straße und Süd-Ring. Die Bebauung ist gründerzeitlich geprägt, es gibt einige Gebäude mit gefördertem Wohnbau. Die Erdgeschossnutzung ist gemischt mit Wohnen, Geschäften und Cafés.

Eine Anbindung an den öffentlichen Verkehr besteht nur entlang der Andreas-Hofer-Straße mit Haltestellen der Linien 1, 2, 3, 6 und STB. Der nahegelegene Westbahnhof bietet eine regionale Anbindung.

Die Vielzahl der im Freien geparkten Fahrräder und der niedrige Motorisierungsgrad deuten auf eine starke Nutzung aktiver Mobilität hin. Die Stafflerstraße, die in ihrer westlichen Verlängerung durch zwei Baublöcke verläuft, ist eine wichtige Radverkehrsachse. Trotz ihrer niederrangigen Funktion im Straßengraphen weist die Speckbacherstraße Durchzugsverkehr zwischen Südring und Klinik, bzw. Innenstadt auf.

Wichtige Orte sind die Volksschule Fischerstraße, ein Standort der Med-Uni Innsbruck und die Pfarre zur Heiligen Familie im Südwesten.

Ein relevanter Punkt für die aktive Mobilität ist der Verkehrserziehungsgarten in der Speckbacherstraße. Die Kreuzung Franz-Fischer-Straße # Speckbacherstraße liegt nahe der Schule und erscheint als große Asphaltfläche für den Verkehr überdimensioniert.

Die Speckbacherstraße weist einen für Innsbruck ungewöhnlich dichten Baumbestand auf. Gegenüber der Volksschule Fischerstraße gibt es weitere Baumstandorte. Erwähnenswert ist auch die bestehende Sackgasse Zollerstraße, die einen wichtigen Knoten bzw. Durchgangspunkt für Radler*innen und Fußgänger*innen darstellt.

Chancen:

VS Fischerstraße als Fokus für Maßnahmen

sehr niedriger Motorisierungsgrad
sehr hohe Dichte an (überbelegten) Radständern

vielfältig genutzte Erdgeschoßzone

Stärkung der Erschließungsfunktion im stadtweiten Radverkehr

Signalwirkung aktiv und sicher erreichbarer Verkehrserziehungspark

Bauarbeiten Südring als Anstoß für neue Verkehrsorganisation

engagierte lokale Akteur*innen rund um das Zollerstraßenfest

Herausforderungen:

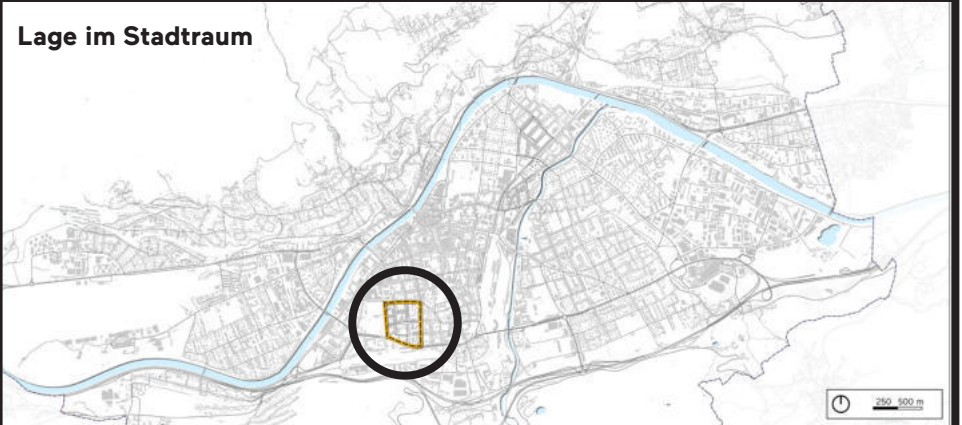
Lösung der Kreuzung Speckbacherstraße # Franz-Fischer-Straße. Möglichkeit, die Ampelanlage bei Neuorganisation der Verkehrsführung einzusparen.

Neuorganisation des Verkehrs im Quartier bedarf ausführlicher Abstimmung. Kapazitäten der umliegenden Nord-Süd-Achsen im Umfeld müssen betrachtet werden.

verhältnismäßig schlechtere ÖV-Abdeckung

verhältnismäßig niedriger Motorisierungsgrad

Lage im Stadtraum

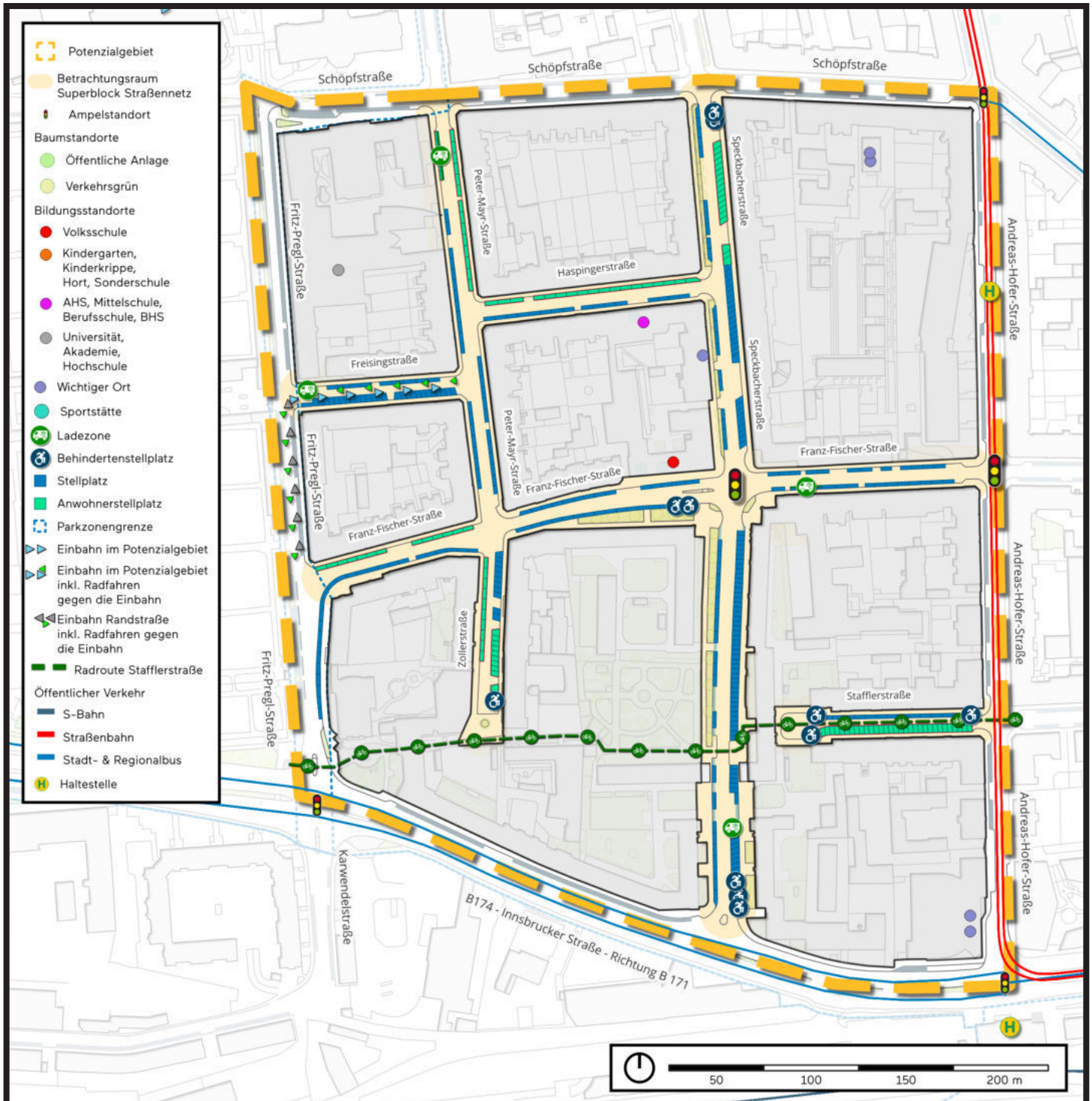


Potenzialgebiet Wilten West

Eigenschaften

Urbane Transformation	
Flächenpotenzial Verkehrsführung (hohe Bew. = wenig Einbahnen im Bestand)	***
Länge Straßennetz (hohe Bew. = große Länge)	**
Potenzial im Straßenraum	Anpassung Straßenquerschnitt
Synergien mit bestehenden Vorhaben der Stadt (generell)	Signalanlagen minimieren Radachse Stafflerstraße
kürzlich umgesetzte Projekte	Vorplatz Pfarre Wilten West, Sackgasse Zollerstr.
Synergie mit Stadtteilprojekten (Koalitionsabkommen)	Aufwertung Westbahnhof, Spezialisierung Andreas-Hofer-Straße (Straße der Spezialisten), Verkehrserziehungspark Speckbacherstraße neu gestalten
Synergien mit ÖROKO	Pfarre Wilten West: erforderlicher Fuß- oder Radweg (Trassensicherung), => bereits umgesetzt Verkehrserziehungsgarten: Erhaltung unbebauter Flächen
Synergien mit Masterplan Gehen (Entwurf)	Keine konkrete Nennung Mögliches Thema: Verbesserung Verkehrssicherheit an VS Fischerstraße
Synergien mit Masterplan Fahrrad	Keine konkrete Nennung. Mögliches Thema: Potenzielle Verbesserung Erreichbarkeit S-Bahn-Station Westbahnhof
Öffentlicher Raum und Aufenthaltsqualität	
bestehende Freiräume & räumliche Ankerpunkte	Verkehrserziehungsgarten, Vorplatz Pfarre zur Hl. Familie, Sackgasse Zollergasse, Kreuzung F.-Fischer-Str. # Speckbacherstr.
Potenziale Placemaking & Topophilia	Schulvorplatz VS Fischerstraße, Erweiterung Verkehrserziehungsgarten, Grüne Achse Speckbacherstraße, Achse Stafflerstraße
Potenzial Mikrofreiräume	***
Spielmöglichkeiten (öff. Spielplatz)	Verkehrserziehungsgarten
Klimawandel und Klimaschutz	
Klimaanalyse (Hohe Bew. = hohe Hitzebelastung)	**
Begrünungsbedarf (Hohe Bew. = hoher Bedarf)	**
Straßenbäume absolut	37
Straßenbäume / km Straßenraum	25
Mobilität und Verkehr	
Anbindung ÖV (Haltestellen an Aussenkanten)	*
ÖV Linien an Außenkante	1, 2, 3, 6, STB, T, N3
Anzahl Haltestellen an Außenkante	2
Radinfrastruktur	Achse Stafflerstraße Verkehrserziehungsgarten
Verkehrsorganisation (hohe Bew. = komplex bzw. viele Kreuzungen/ km Straße)	**
Ampeln (innenlegend)	1
Ampeln (an Randstraße # Innenstraße)	1
Stellplatz-Prävalenz (hohe Bew. = hohe Anzahl Stellplätze im ö.R.)	***
Stellplätze an Innenstraßen	460
Stellplätze	313 / km Straßennetz
Parkkarten & Parkzonen (Stand März 2025)	Teil von Parkzone C weniger Stellplätze als Anwohnerparkkarten (-6 Stück)
Motorisierungsgrad	unterdurchschnittlich, überwiegend geringer Motorisierungsgrad
Nachbarschaft und Wirtschaft	
POI-Vorkommen (Hohe Bew. = viele POIs für Bildung, Sport, Kultur, Vereine)	**
Bildungs-, Sport- und Kultureinrichtungen (Bildungseinrichtungen Stand April 2025)	Volksschule Fischerstraße (237 Schüler*innen) Bundes-Bildungsanstalt für Elementarpädagogik (401 Schüler*innen) Lern- und Leserräume der Medizinischen Universität Innsbruck
Geschäftstätigkeit Erdgeschosszone (nur innenliegende Straßen)	vereinzelt
bestehende Gastgärten im Straßenraum	vorhanden
Sicherheit	
Schulwege vorhanden (Schule im Gebiet)	***
Hinweise zu Schulwegen (aus VCO Schulwegkarte)	problematische Ampelschaltung Franz-Fischer-Str. # Speckbacherstr.
Verkehrsunfälle mit Fußgänger-Beteiligung (2020-2023)	Speckbacherstraße
Übersichtlichkeit öffentlicher Raum	Kreuzungen z.T. unübersichtlich
Lebendigkeit Straßenraum	fokussiert auf Speckbacherstr.
aktive Nachbarschaft	Aneignung ö.R. durch Büros EG Zone
Gesundheit und Wohlbefinden	
Pflege- und Sozialeinrichtungen	vorhanden
Trinkbrunnen (im Gebiet)	Verkehrserziehungsgarten, Kirchenvorplatz
Sitzgelegenheiten (begleitend auf innenliegenden Straßen)	1
Hitzebelastung	**
Partizipation und Teilhabe	
Verortung von Interventionen (z.B. Straßenlabor)	Bereich vor der VS Fischerstraße
bestehende Initiativen	Zollerstraßenfest
Multiplikator*innen	VS Fischerstraße
Potenzial Straßenlabor als Beteiligungsformat	sehr hoch, aber komplexere Umsetzung
Eignung als Pilotprojekt	
Eignung als Demonstrator	***
Komplexität Umsetzung Verkehrsversuch	***
Modellhaftigkeit des Projekts	Straßenraum-Neuverteilung, sehr hoch für "großen" Superblock
Dimensionierung Pilotprojekt	großes Potenzial bei langfristiger Umsetzung negativ: Hinweise auf derzeitigen Ausweichverkehr in der Speckbacherstr.
möglicher Phasenplan	ja, ausgehend von VS Fischerstraße bzw. dezentralen Interventionen
langfristige Ambition	sehr hoch

Potenzialgebiet Wilten West



Auf einen Blick

- mittelkomplexes Straßennetz
- mäßig gute Anbindung an den ÖV
- niedriger Motorisierungsgrad
- sehr hohe räumliche Dominanz von Kfz-Stellplätzen
- viele Radbügel und noch mehr im öR. abgestellte Fahrräder
- Raumpotenziale Schulvorplatz VS Fischerstr. und Grüne Achse Speckbacherstr.
- Synergie mit Erneuerung Verkehrserziehungsgarten und Achse Stafflerstr.

- bestehende Aufenthaltsqualität in der Sackgasse Zollerstraße, bei der Pfarre Wilten West und rund um den Verkehrserziehungsgarten
- großer Vorher-Nachher-Effekt möglich
- Potenzial für Neugestaltung Kreuzungsbereich und Schulvorplatz VS Fischerstraße
- gutes Potenzial für Aufenthaltsmöglichkeiten an bestehenden Baumstandorten
- Synergien mit nahegelegenen Klinik- und Universitätsstandort denkbar

Straßennetzlänge: **1,47 km**
 Straßenabschnitte: **12**
 Davon Einbahnen: **0,1 km**
 - 1 Abschnitt

Kreuzungen innen: **5**
 Randkreuzungen: **7**

Bildungseinrichtungen: **3**

ÖV Linien: **1, 2, 3, 6, STB, T, N3**

Parks: **1**

Baumstandorte: **37**

Motorisierungsgrad in betroffenen Zählgebieten: **226, 254, 259, 299**
 [priv. Pkw / 1000 EW]

Stellplätze: **460**
 Davon Anwohnerstellplätze: **124**

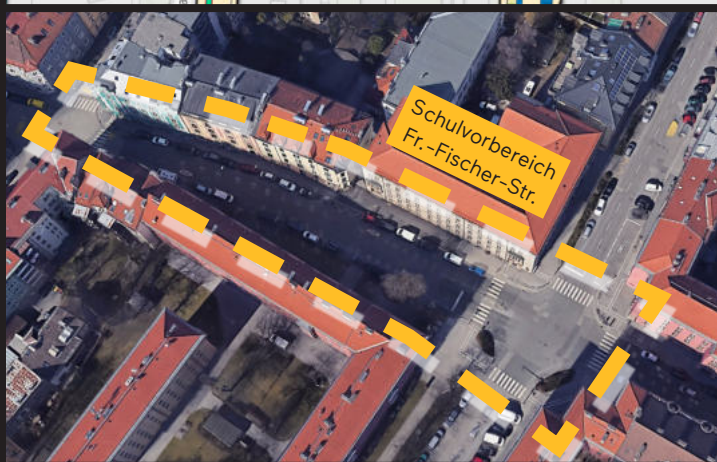
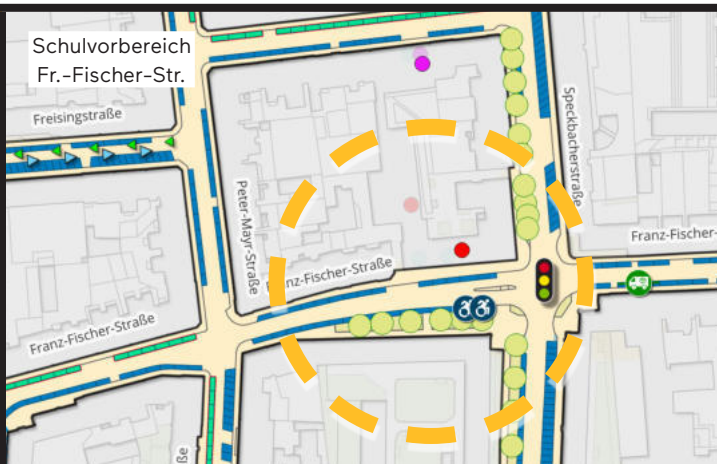
Räumliche Potenziale und Interventionsmöglichkeiten

Das größte räumliche Potenzial bietet die Franz-Fischer-Straße südlich der VS Fischerstraße, besonders in Kombination mit der Kreuzung an der Speckbacherstraße. Durch die Neuorganisation des Verkehrs im Gebiet könnte hier ein attraktiver schulbezogener Freiraum entstehen. Bestehende Baumstandorte würden es ermöglichen, natürlich beschattete und sofort nutzbare Aufenthaltsbereiche zu gestalten.

Zusätzliches Potenzial bietet die grüne Achse Speckbacherstraße. Eine Einbahnregelung könnte Flächen für neue Freiraumnutzungen mobilisieren, die das Bestandsgrün integrieren während Stellplätze maßvoll reduziert werden und eine zu große Verlagerung des MIV auf die Andreas-Hofer-Straße vermieden wird.

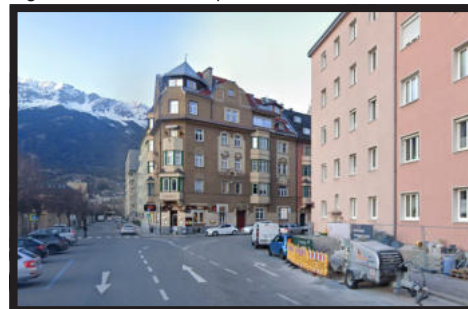
Mögliche Beteiligungsformate im Straßenraum:

Eine größere Aktion im Straßenabschnitt südlich vor der VS Fischerstraße erscheint sinnvoll. Dieser Raum wurde für schulbezogene Aktionen bereits temporär verkehrsberuhigt. Als kleinräumige Alternative könnten die Sackgasse Zollerstraße oder der Verkehrserziehungspark für eine erste Informationsveranstaltung genutzt werden.



Die Kreuzung Speckbacherstr. # Franz-Fischer-Straße bzw. der Straßenabschnitt südlich der VS Fischerstraße bieten Raum für einen transformativen Verkehrsversuch. Hier kann mit adaptiven Maßnahmen ein deutlicher Vorher-Nachher-Effekt erwirkt werden. In der Fischerstraße fand bereits ein autofreier Tag statt.

In der Fritz-Pregl-Straße besteht auch auf der Randkreuzung ein signifikantes Flächenpotenzial.



Die Speckbacherstraße bietet durch einen wertvollen Baumbestand und z.T. großzügige Straßenquerschnitte das Potenzial zur Ausbildung einer Grünen Achse.



Stadtlimaanalyse Innsbruck 2022

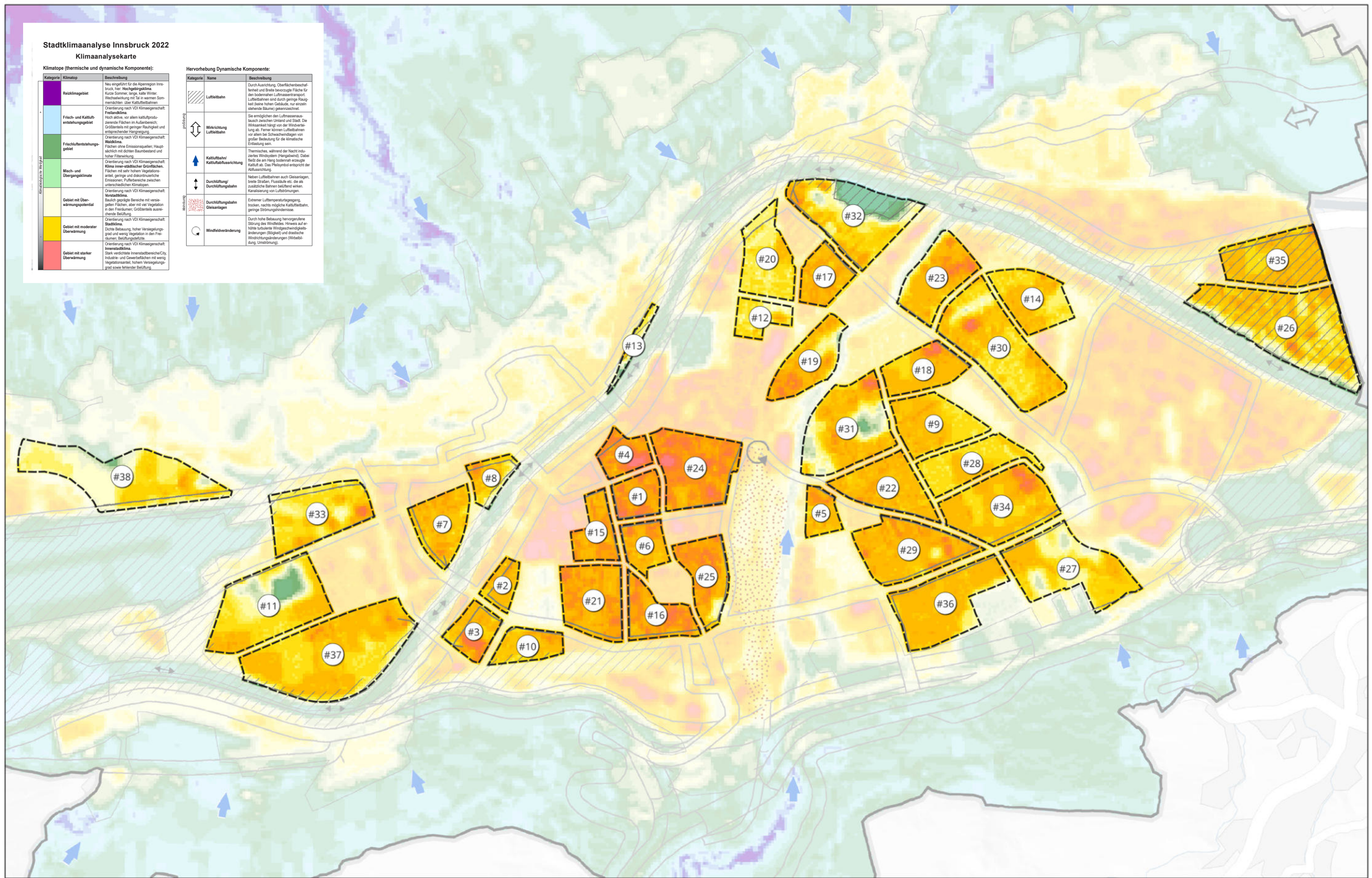
Klimaanalysekarte

Klimatopie (thermische und dynamische Komponente):

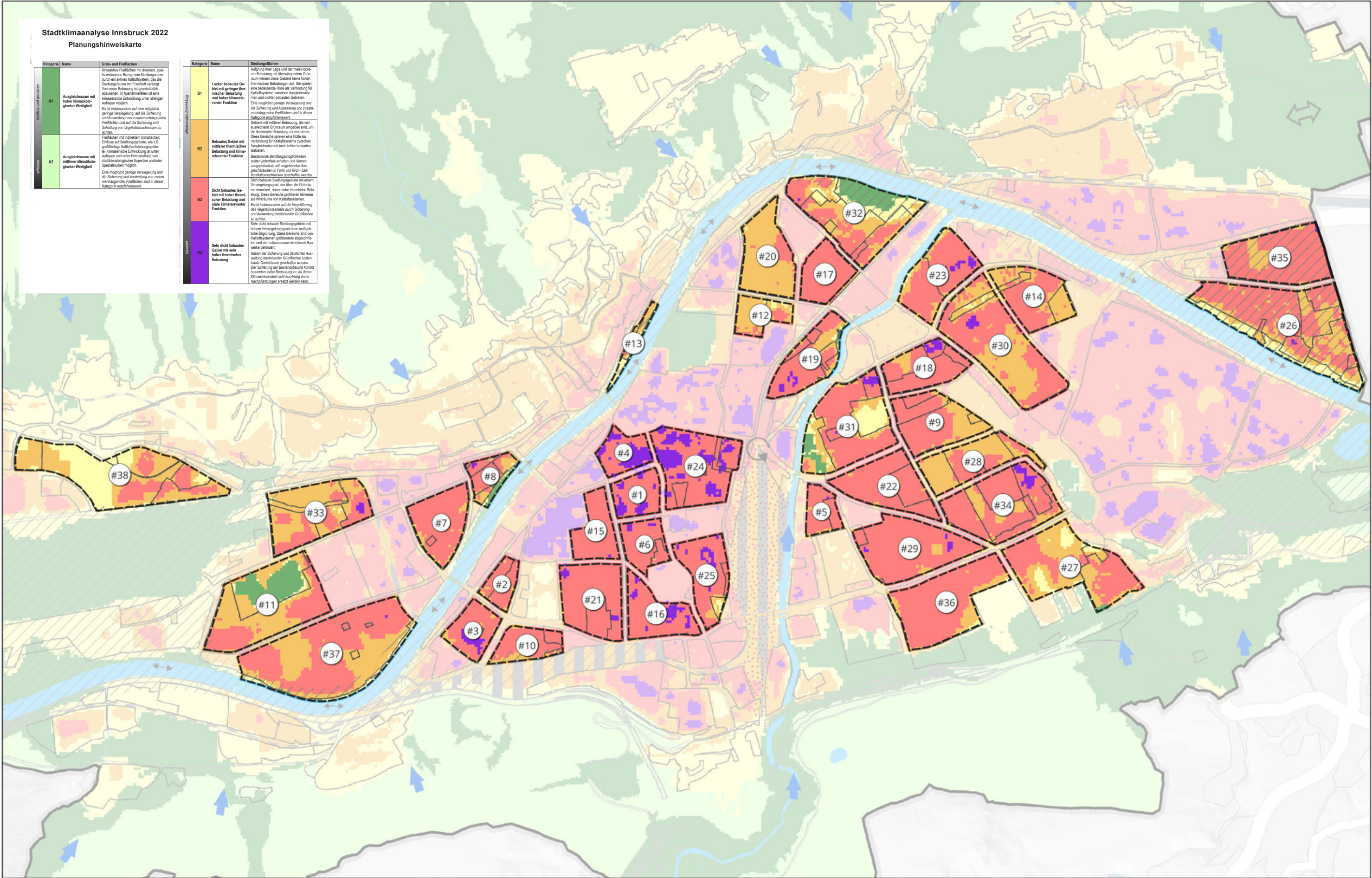
Kategorie	Klimatop	Beschreibung
	Reizklima	Neu eingeführt für die Alpenregion Innsbruck, hier Hochgebirgsklima. Kurze Sommer, lange, kalte Winter. Wechselwirkung mit Tal in warmen Sommermonaten: über Luftleitbahnen.
	Frisch- und Kaltluftentstehungsgebiet	Orientierung nach VDI Klimageschichte: Freilandklima. Hoch aktiv, vor allem kalte Luftproduzierende Flächen in Außenbereich. Größtenteils mit geringer Raufigkeit und entsprechender Hangneigung.
	Frischluftentstehungsgebiet	Orientierung nach VDI Klimageschichte: Waldklima. Flächen ohne Emissionsquellen; hauptsächlich mit dichten Baumbestand und hoher Filterwirkung.
	Misch- und Übergangsklima	Orientierung nach VDI Klimageschichte: Klima innerstädtischer Grünflächen. Flächen mit sehr hohem Vegetationsanteil, geringe und diskontinuierliche Emissionen; Luftbereiche zwischen unterschiedlichen Klimatopien.
	Gebiet mit Überwärmungspotential	Orientierung nach VDI Klimageschichte: Vorstadtklima. Baulich geprägte Bereiche mit versiegelten Flächen, aber mit viel Vegetation in den Freiräumen; Größtenteils ausreichende Belüftung.
	Gebiet mit moderater Überwärmung	Orientierung nach VDI Klimageschichte: Stadtklima. Dichte Bebauung, hoher Versiegelungsgrad und wenig Vegetation in den Freiräumen; Belüftungsbefälle.
	Gebiet mit starker Überwärmung	Orientierung nach VDI Klimageschichte: Innenstadtklima. Stark verdichtete Innenstadtbereiche; Industrie- und Gewerbeflächen mit wenig Vegetationsanteil, hohem Versiegelungsgrad sowie fehlender Belüftung.

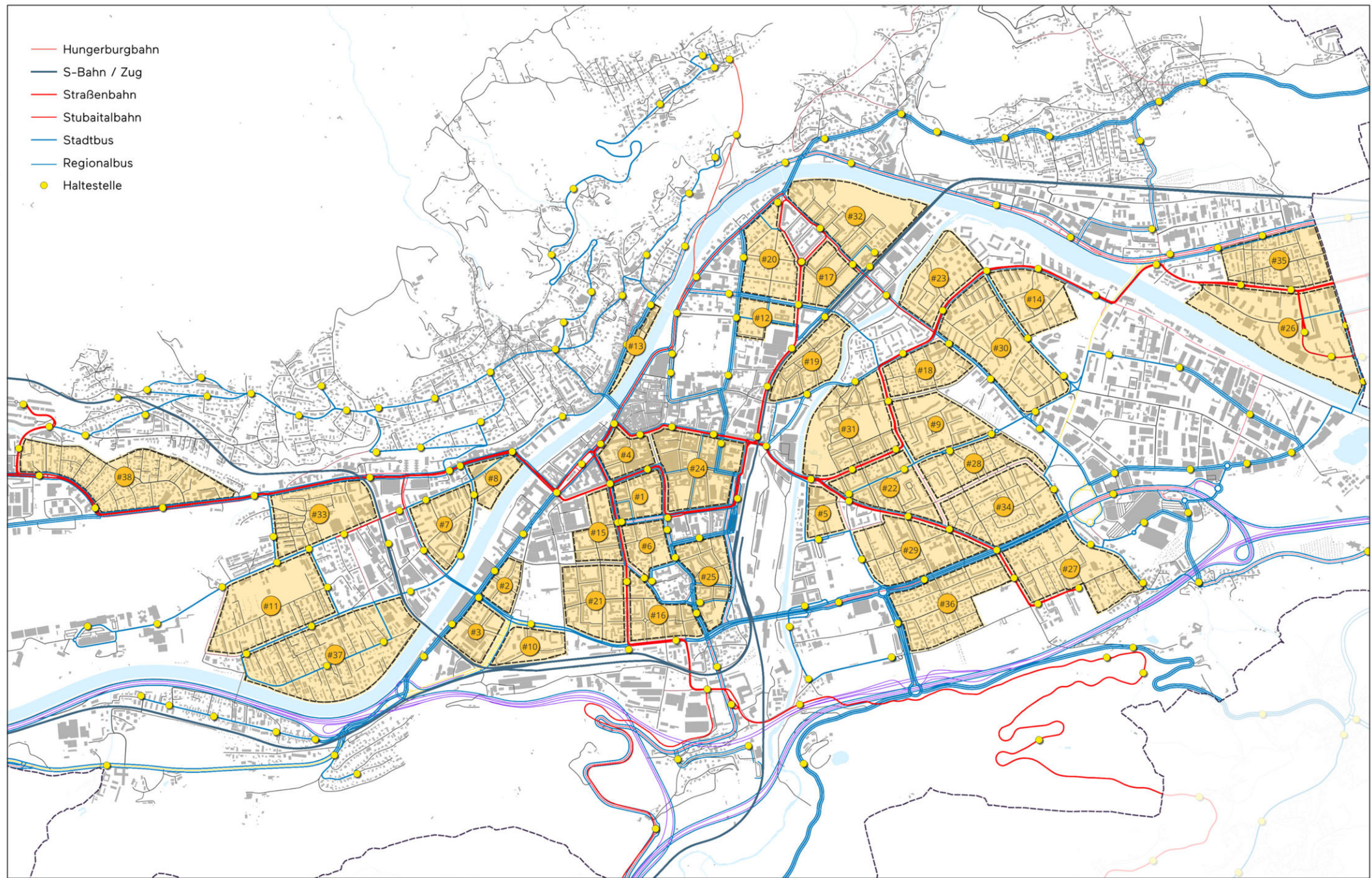
Hervorhebung Dynamische Komponente:

Kategorie	Name	Beschreibung
	Luftleitbahn	Durch Ausrichtung, Oberflächenbeschaffenheit und Breite bezogene Fläche für den bodennahen Luftmassentransport. Luftleitbahnen sind durch geringe Rauigkeit (keine hohen Gebäude, nur stehende Bäume) gekennzeichnet.
positiv	Wirkung Luftleitbahn	Sie ermöglichen den Luftmassenaustrausch zwischen Umland und Stadt. Die Windgeschwindigkeit von der Windrichtung ab. Ferner können Luftleitbahnen vor allem bei Schwindwinden von großer Bedeutung für die klimatische Entlastung sein.
	Kaltluftbahn/ Kaltluftflussrichtung	Thermisches, während der Nacht induziertes Windsystem (Hangwind). Dabei fließt die am Hang bodennah erzeugte Kaltluft ab. Das Phänomen entspricht der Aufwindrichtung.
	Durchlüftung/ Durchlüftungsbahn	Neben Luftleitbahnen auch Gleisanlagen, breite Straßen, Passagier etc., die als zusätzliche Bahnen beflügend wirken. Kanalisierung von Luftströmungen.
negativ	Durchlüftungsbahn Gleisanlagen	Extremer Lufttemperaturgang; trocken, nachts mögliche Kaltluftbahn, geringe Störungsgefahr.
	Windfeldveränderung	Durch hohe Bebauung hervorgerufene Störung des Windfeldes. Hinweis auf erhöhte städtische Windgeschwindigkeit; Änderungen (Bügelwind) und drastische Windrichtungänderungen (Windbildung, Umlenkung).

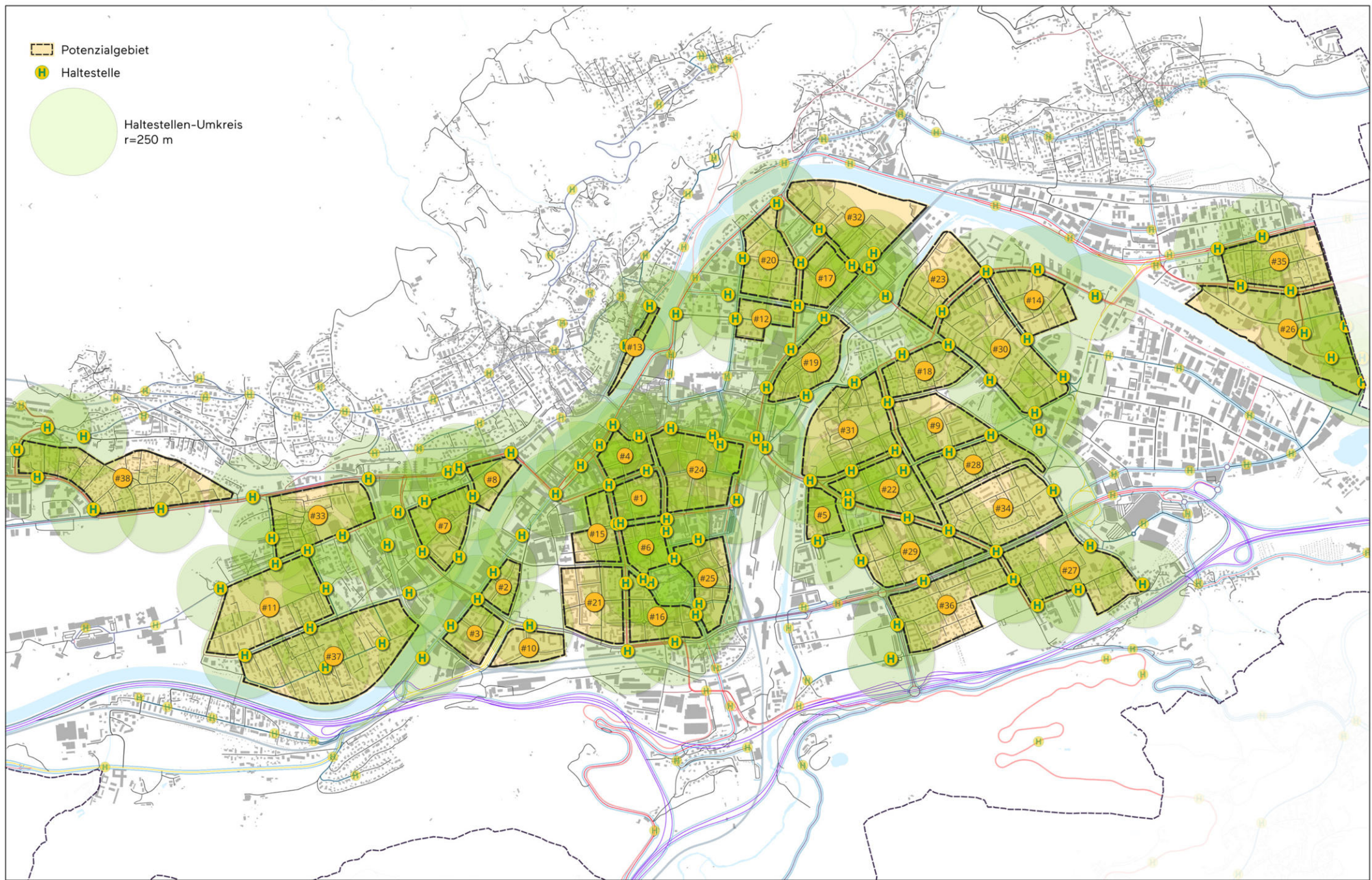


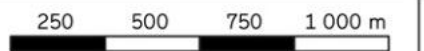
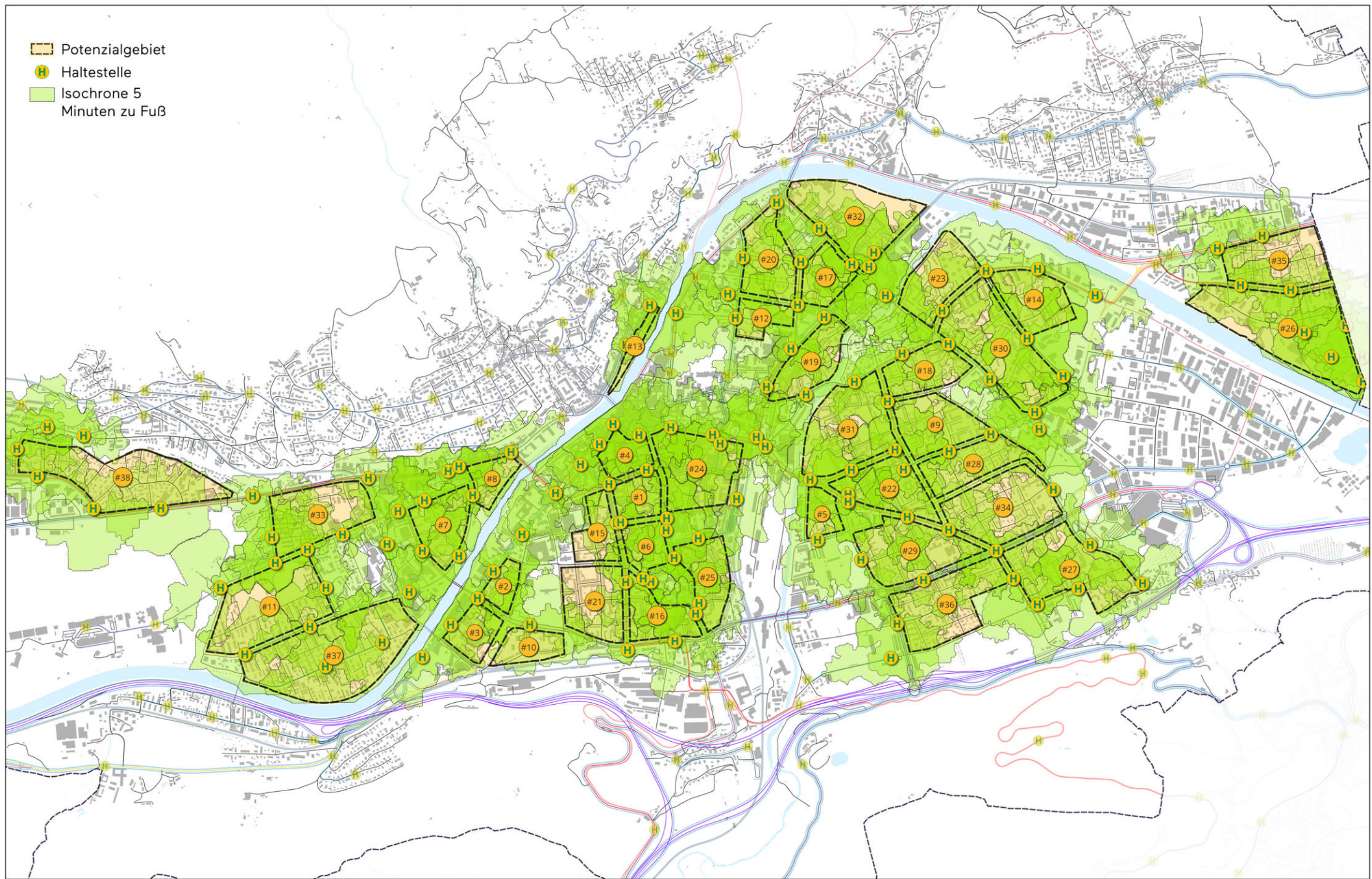
250 500 750 1 000 m

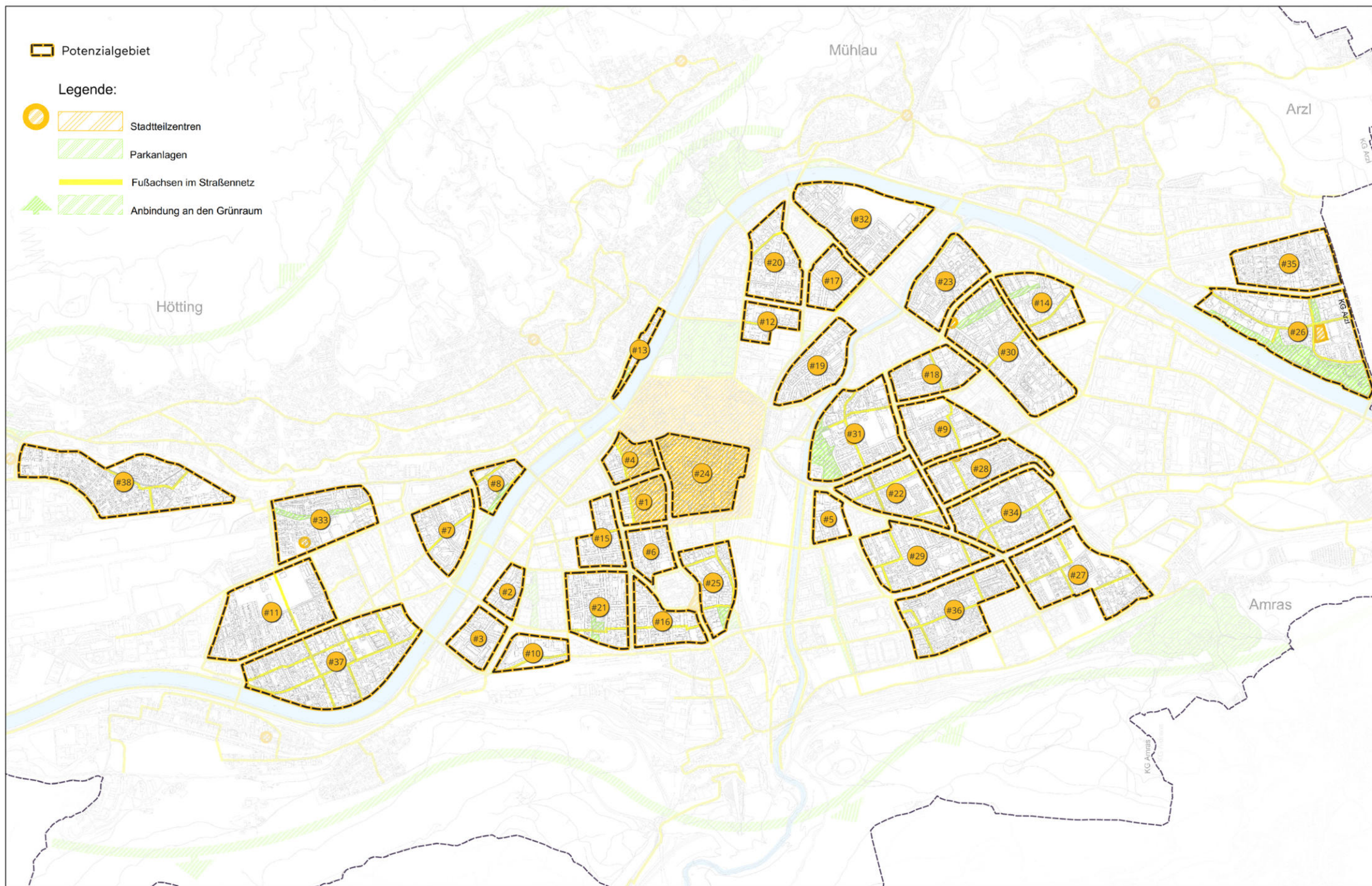


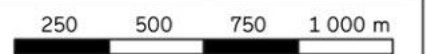
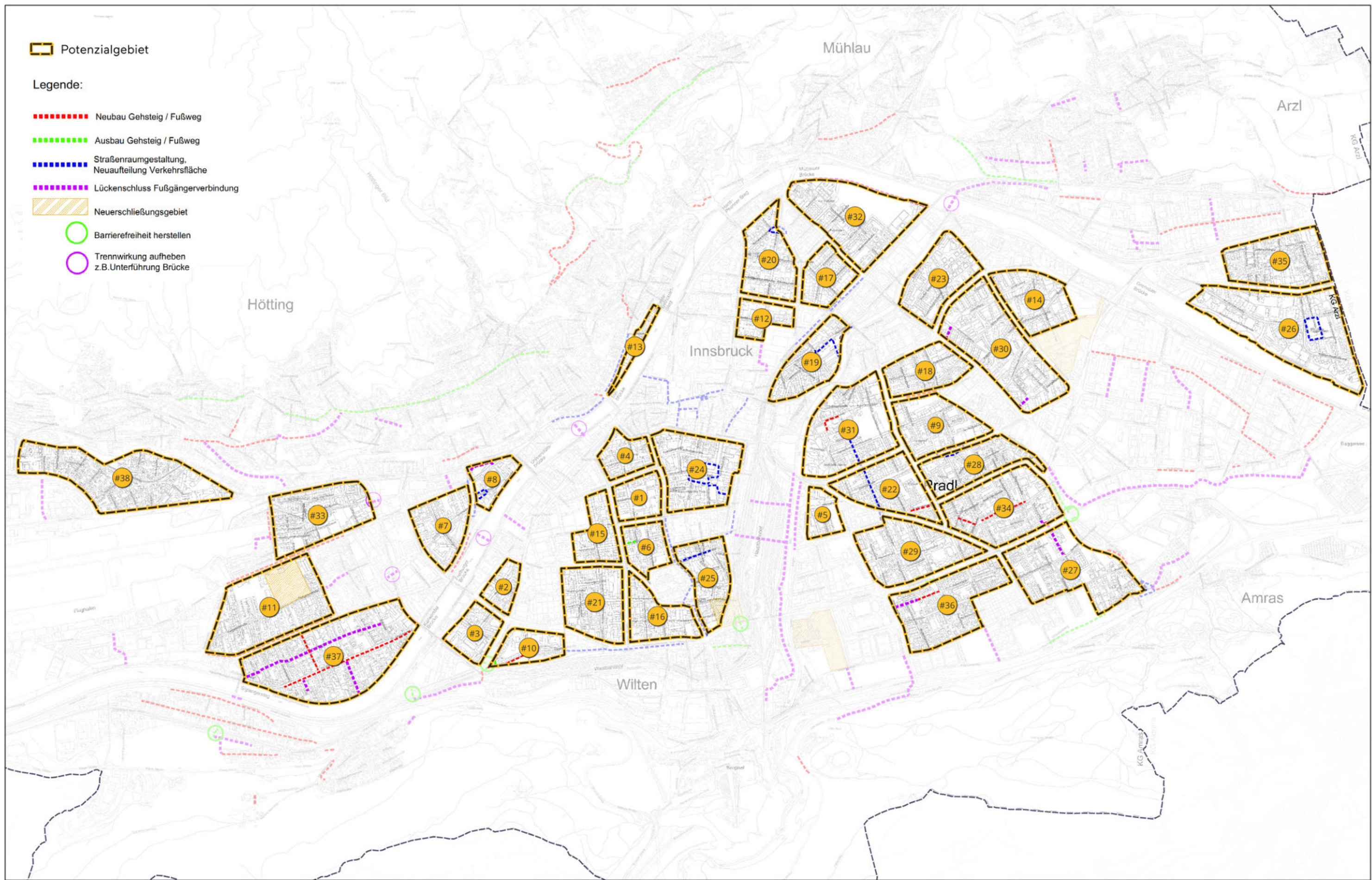


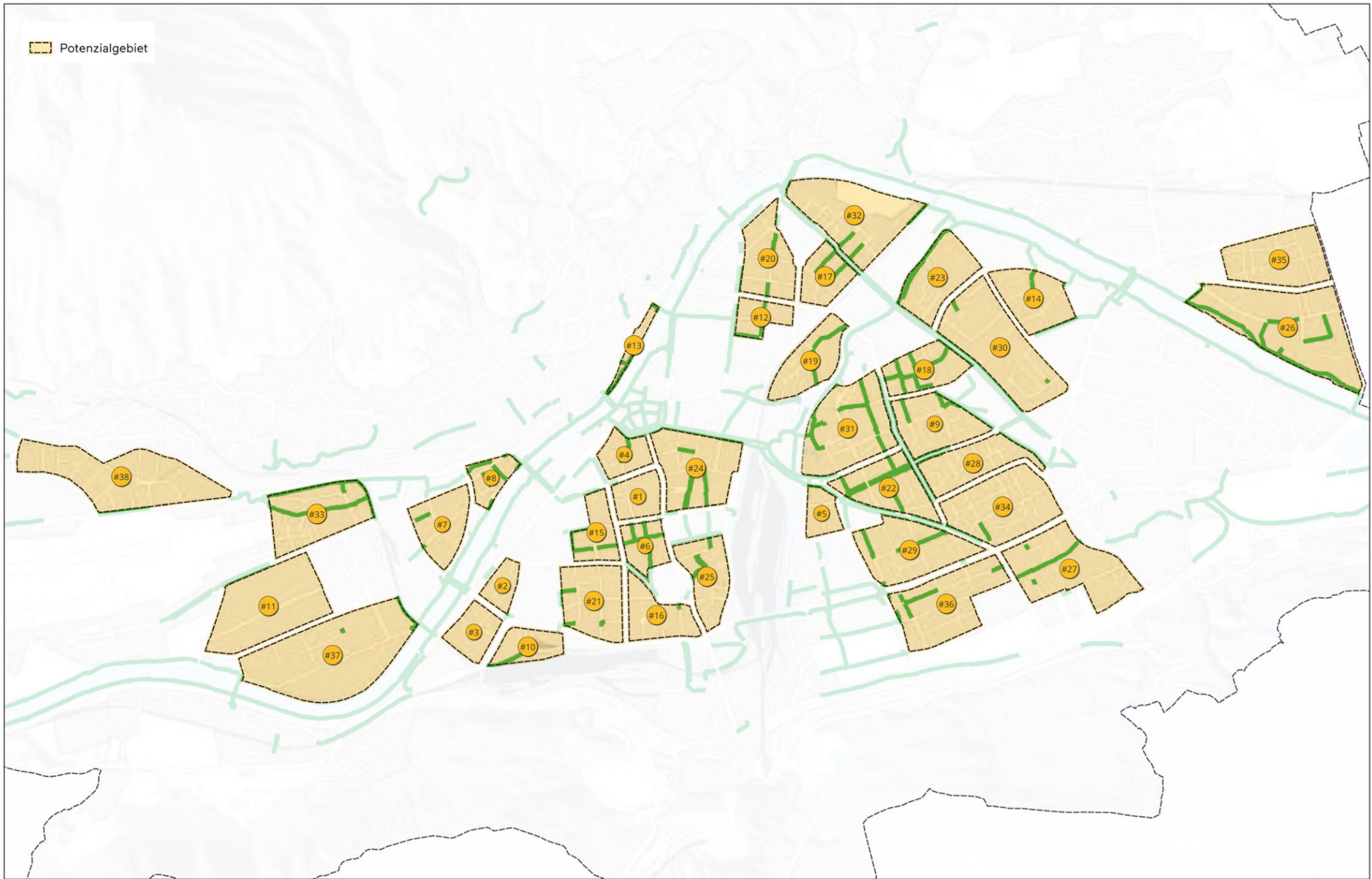
250 500 750 1 000 m

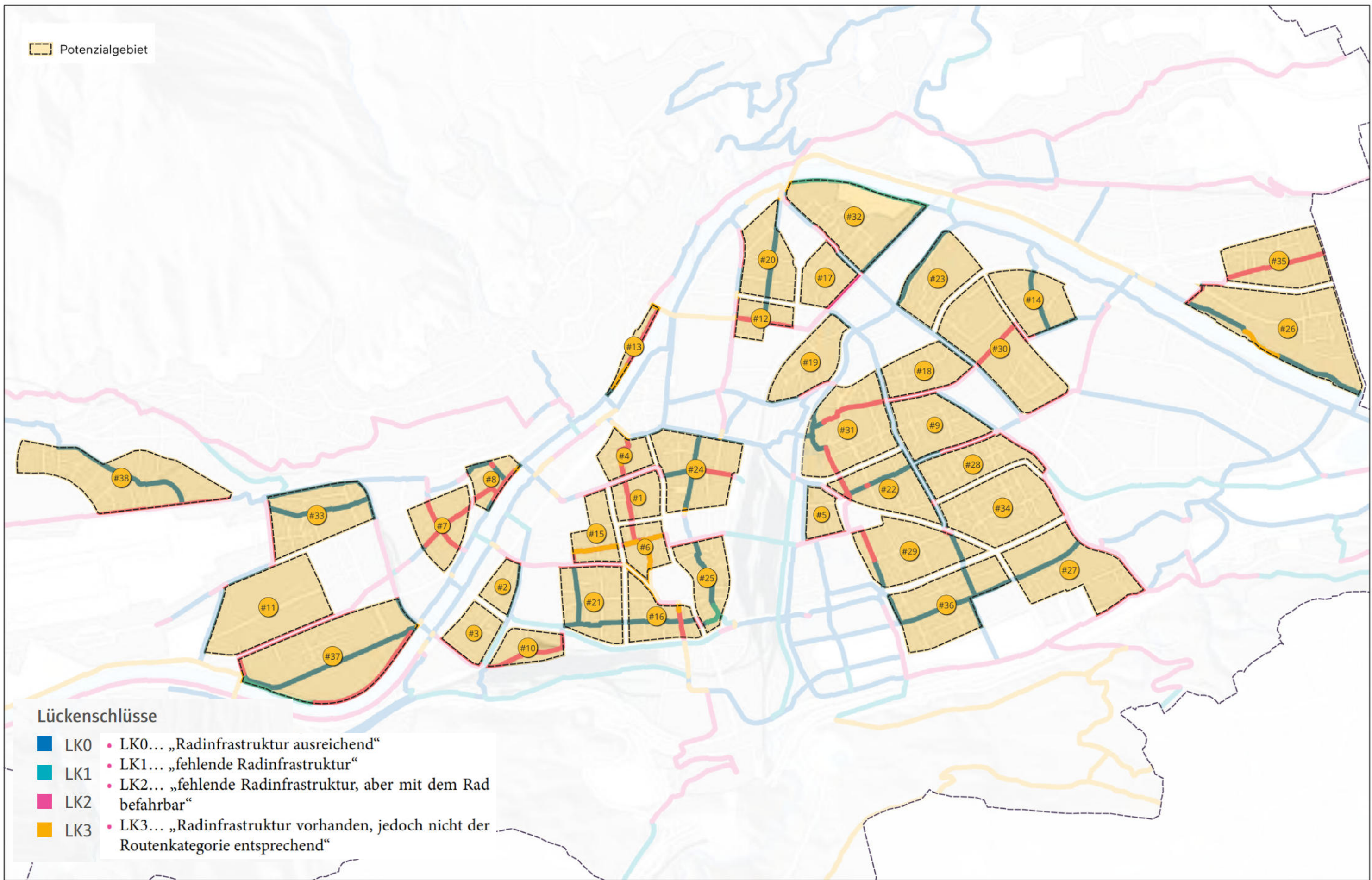


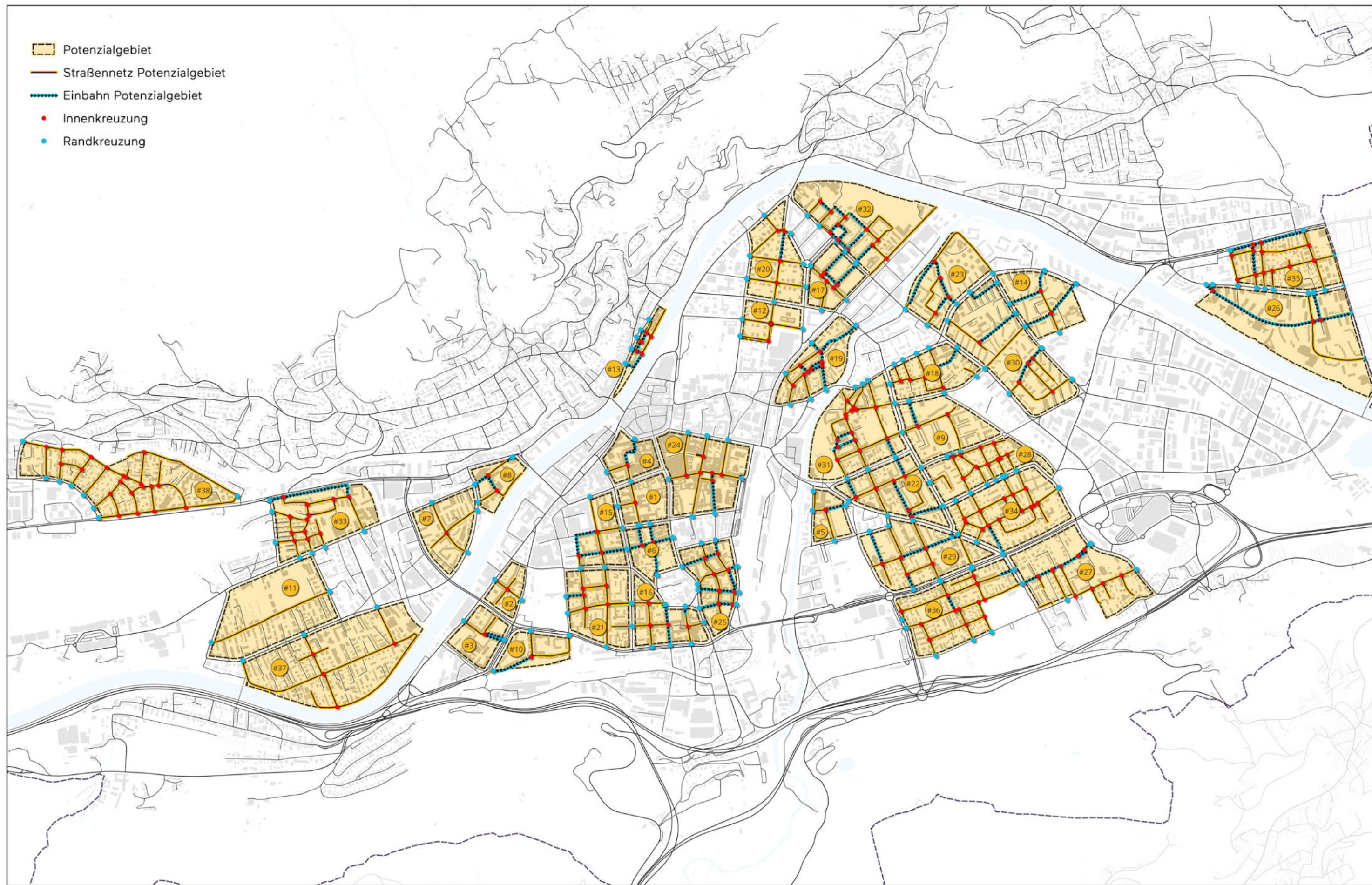




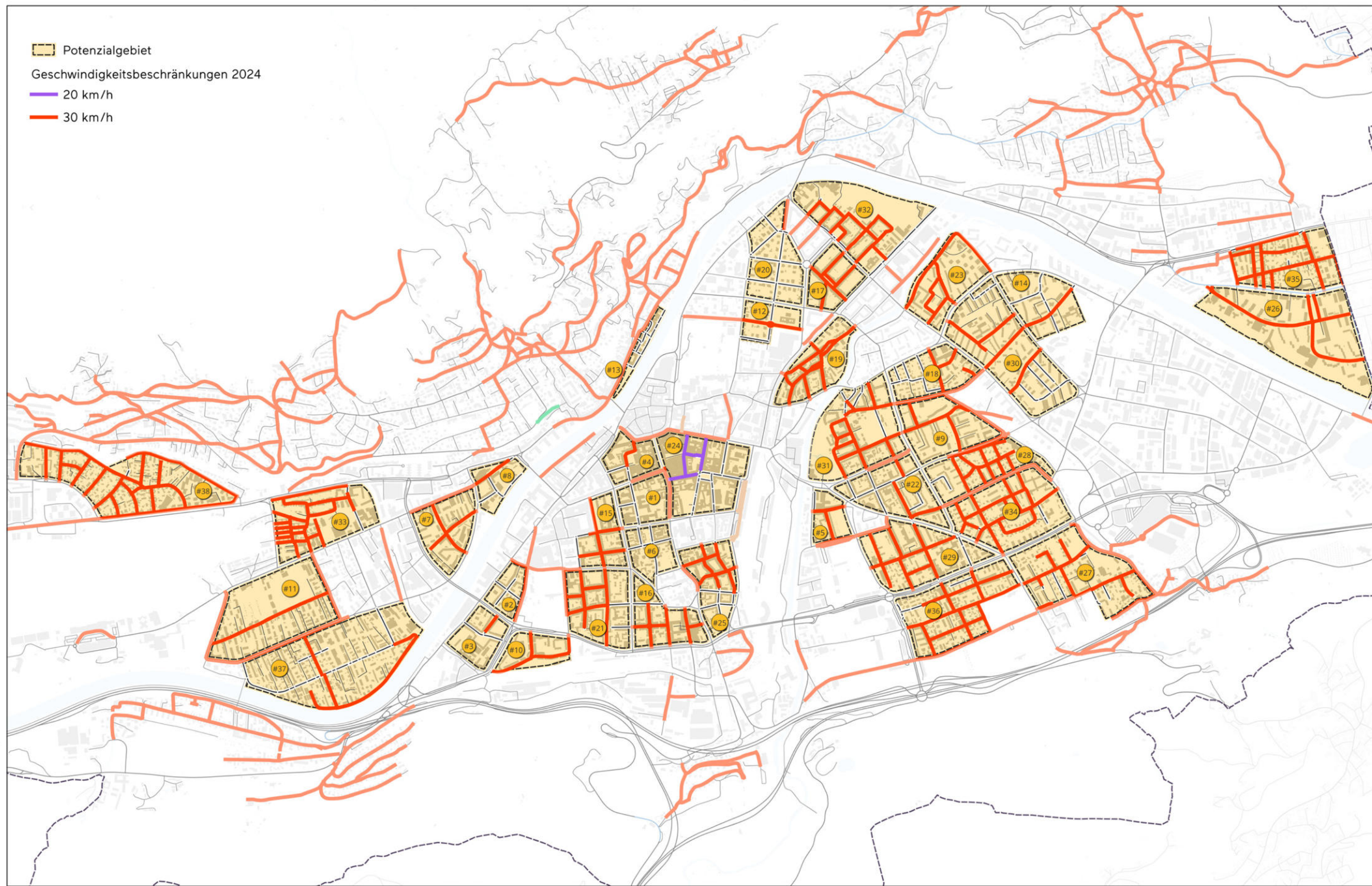


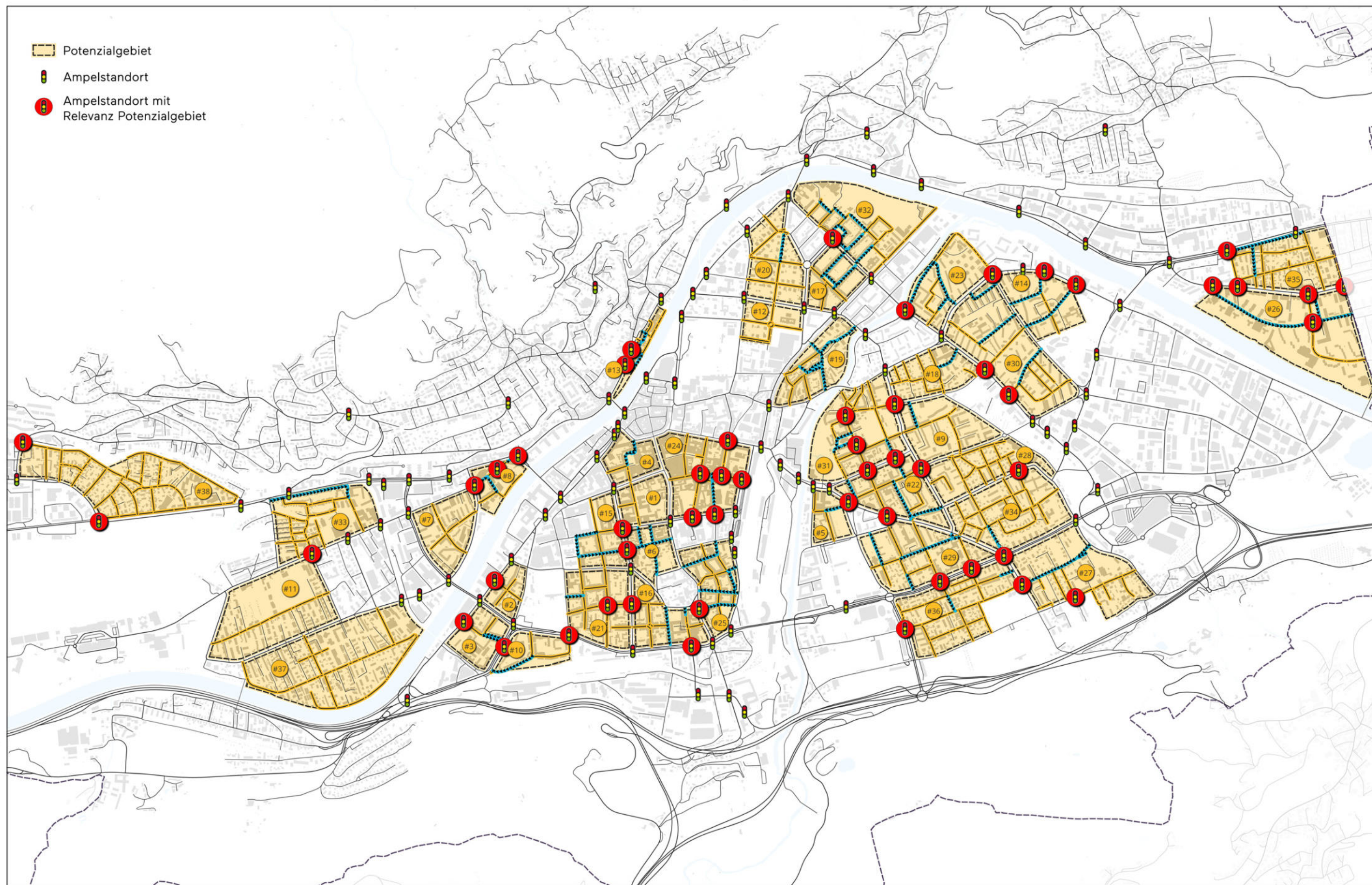




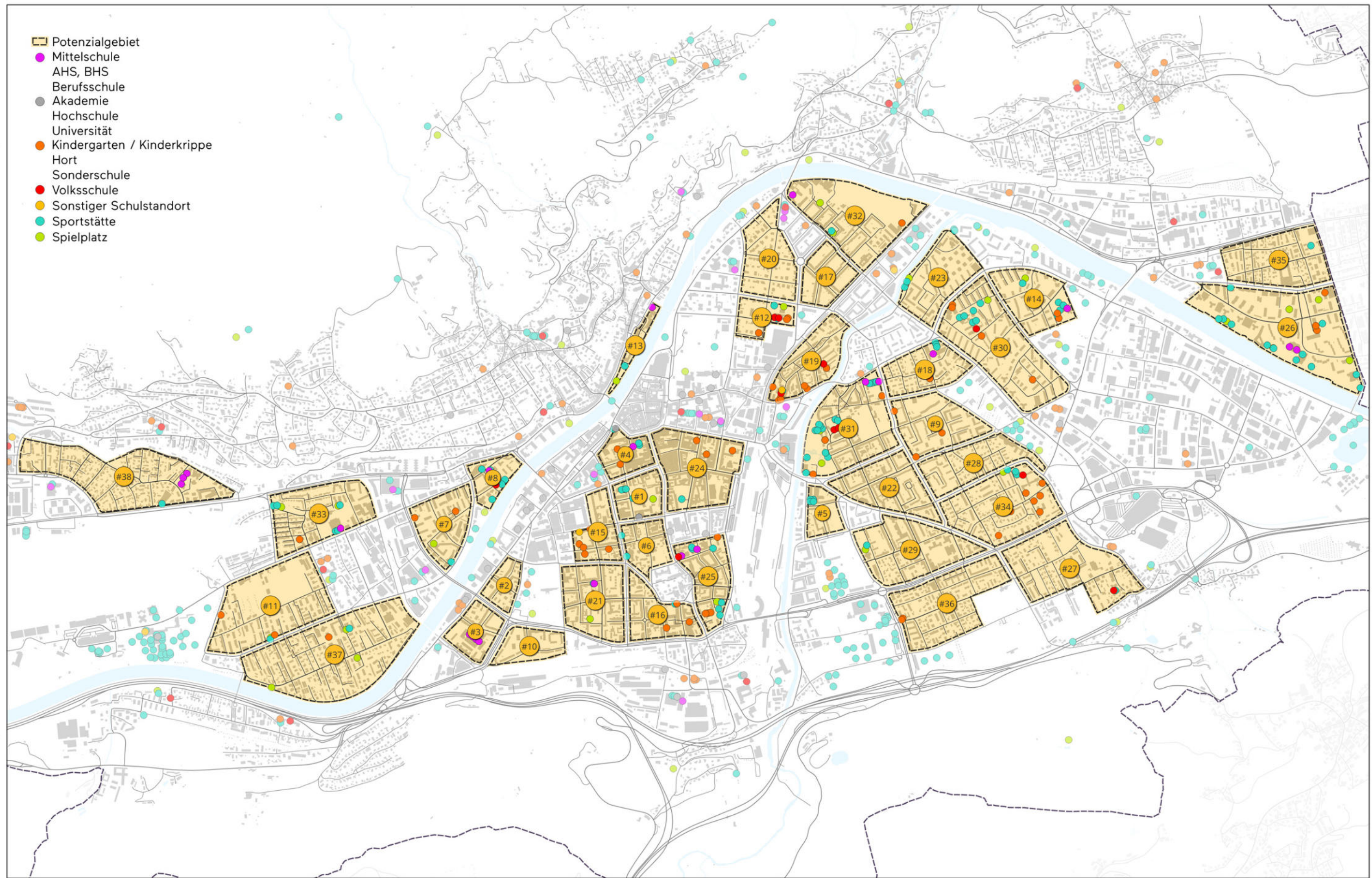


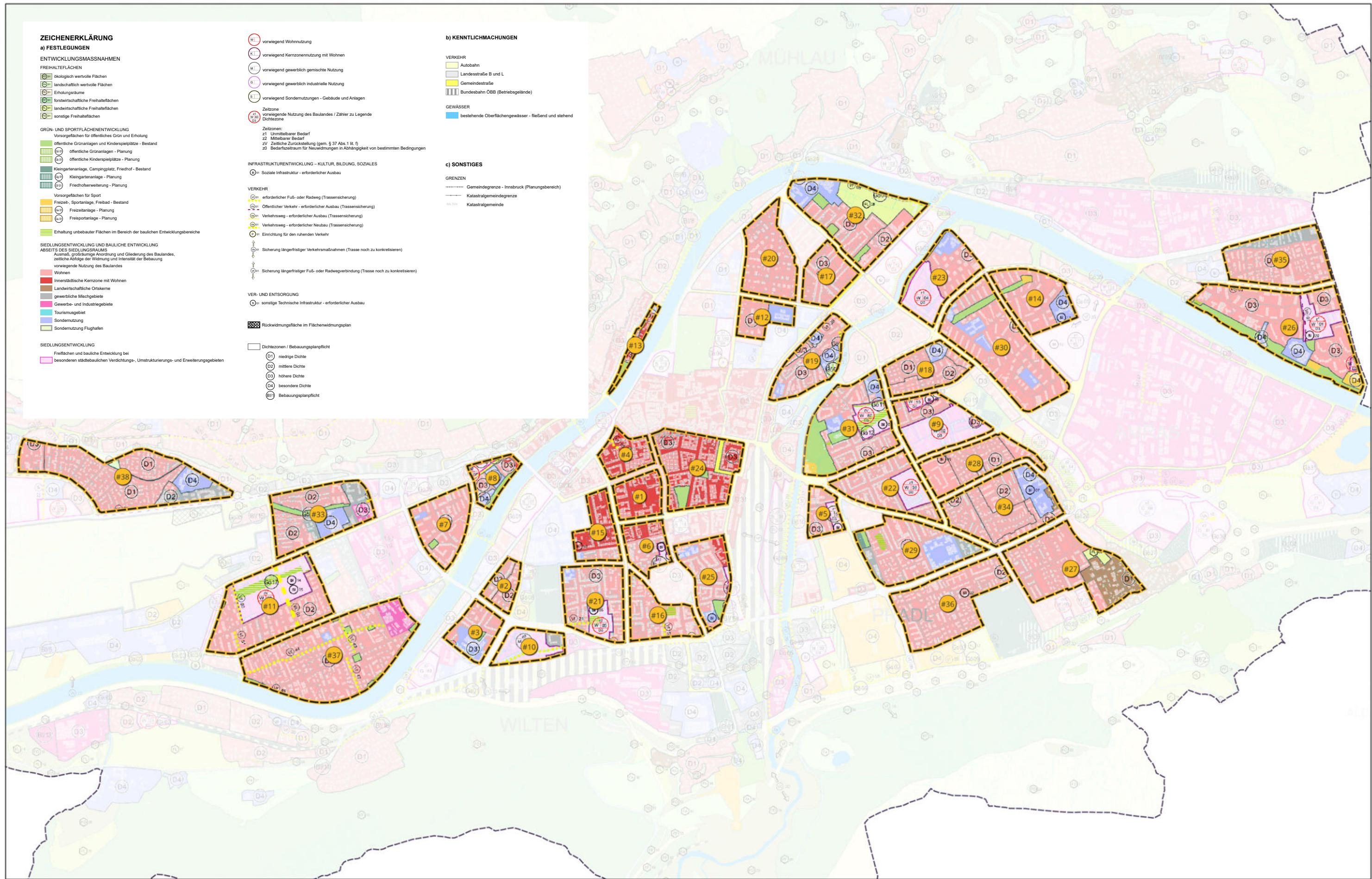
250 500 750 1 000 m

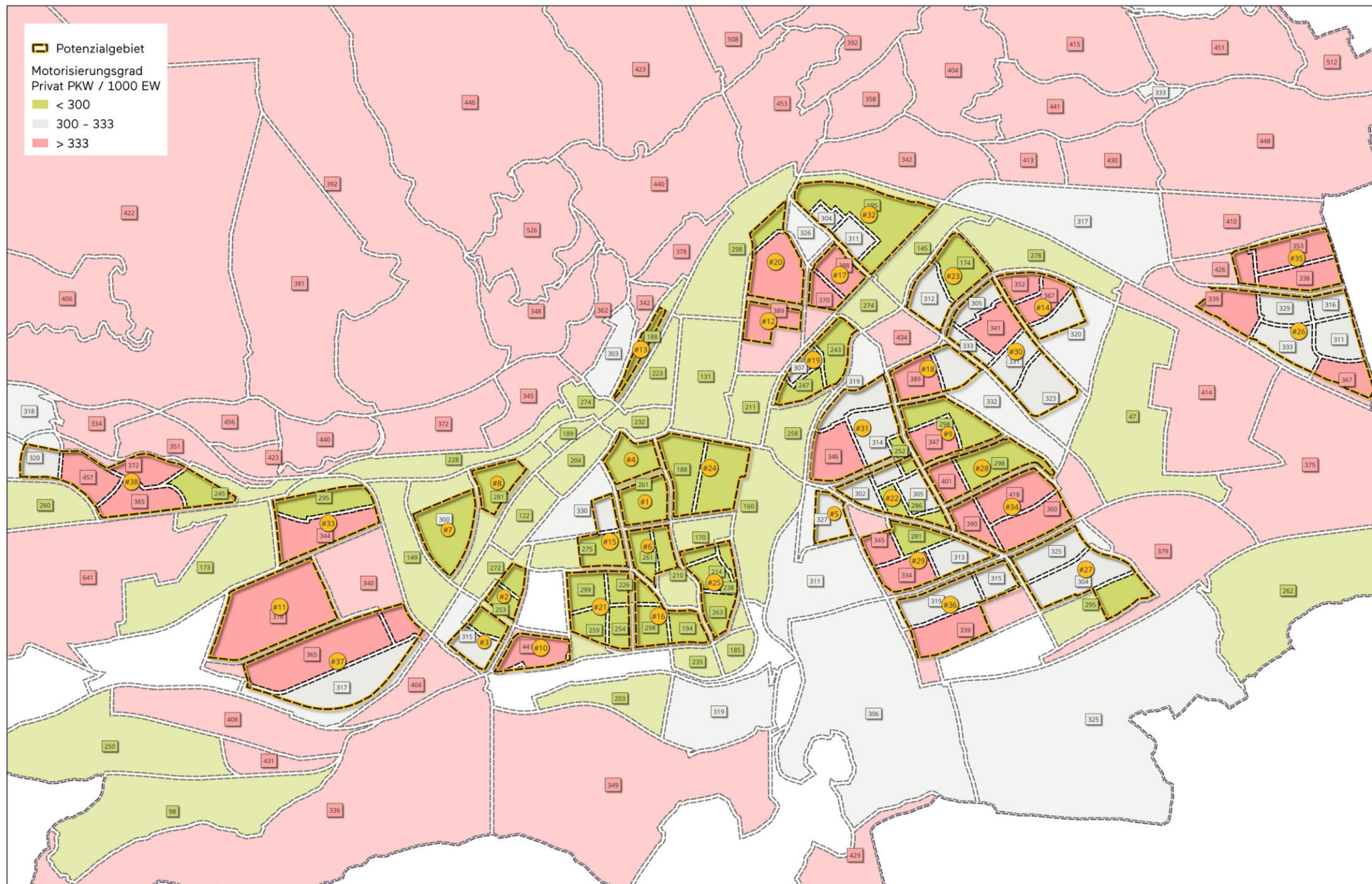




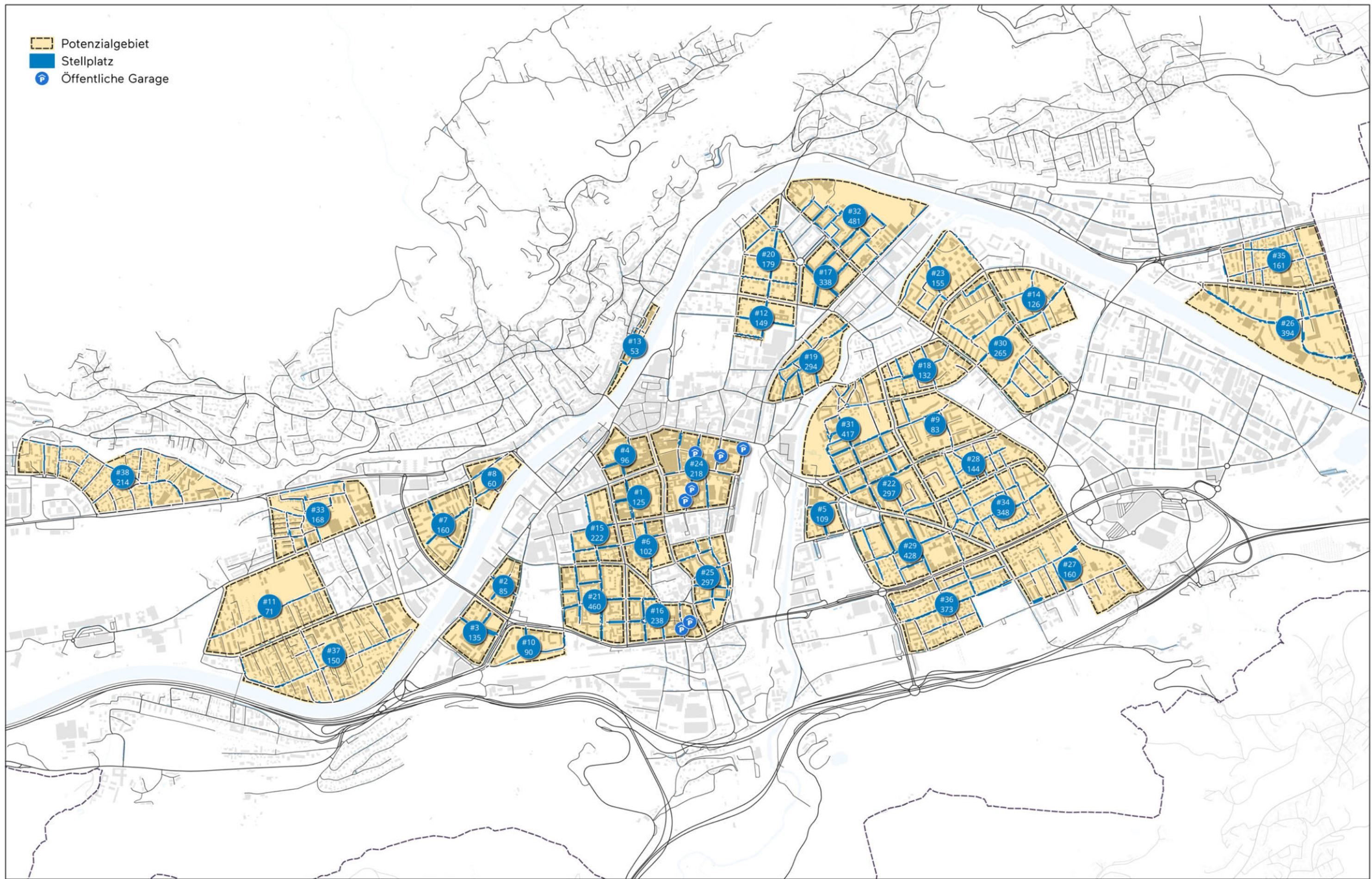


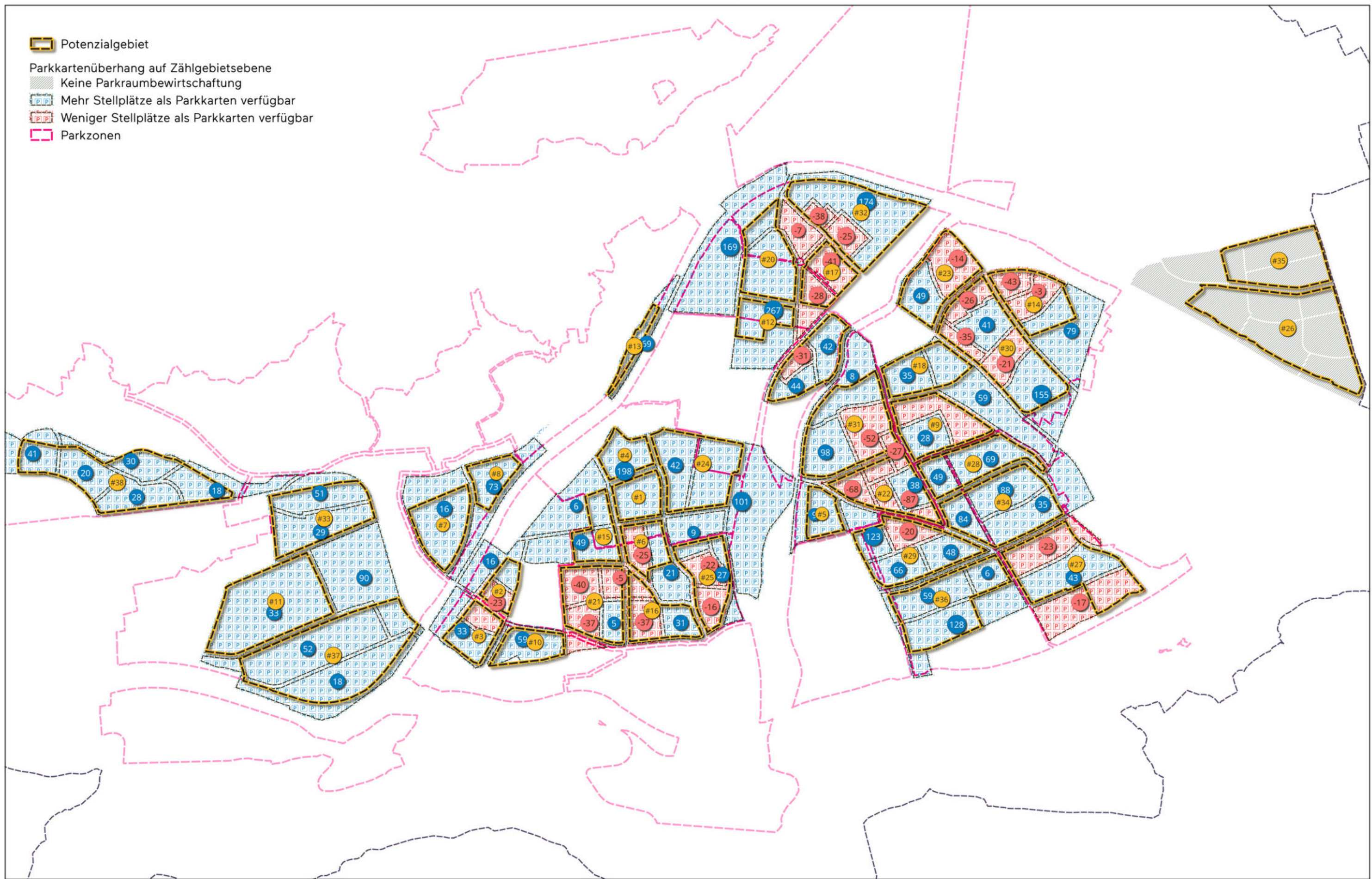


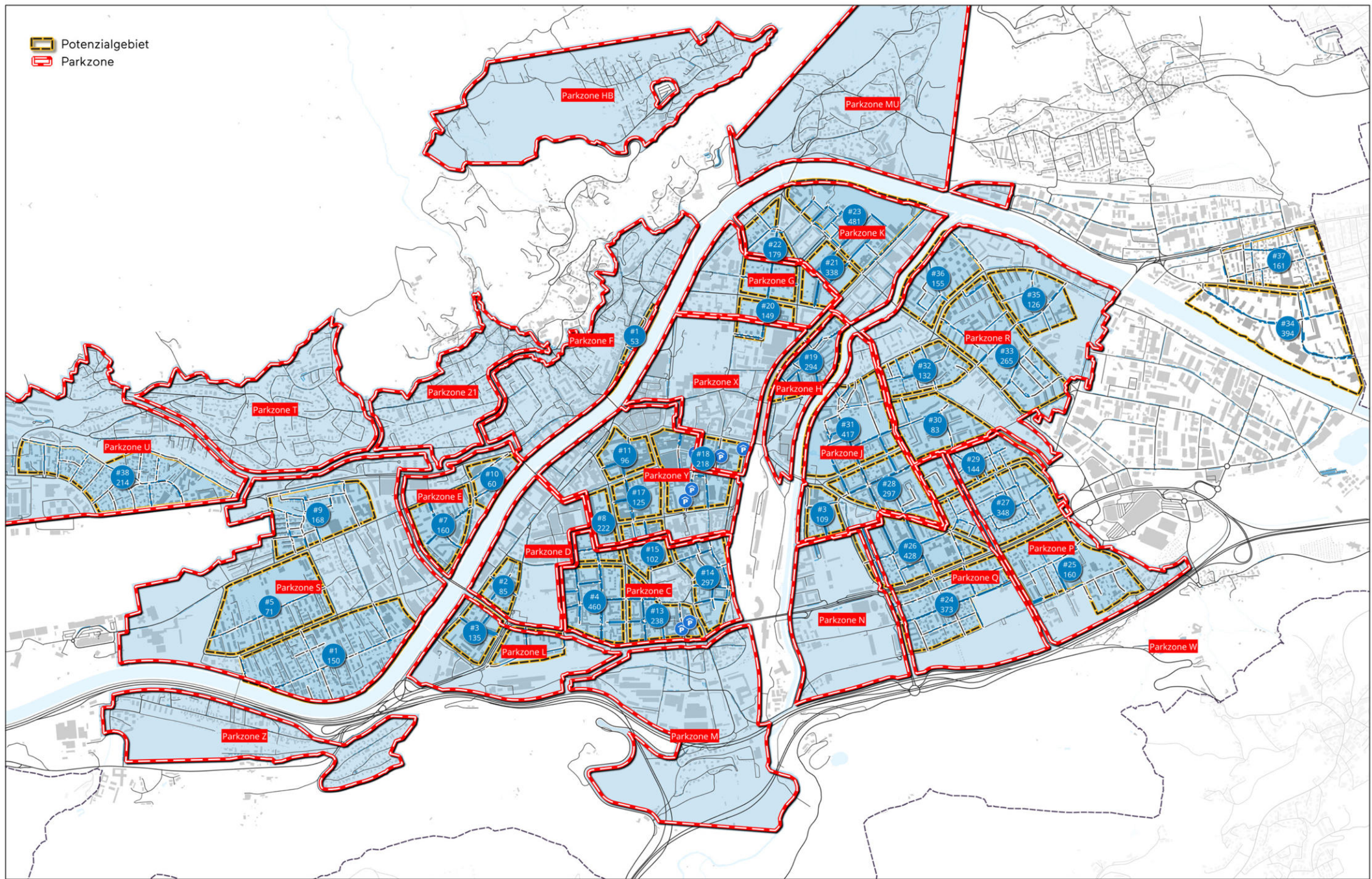


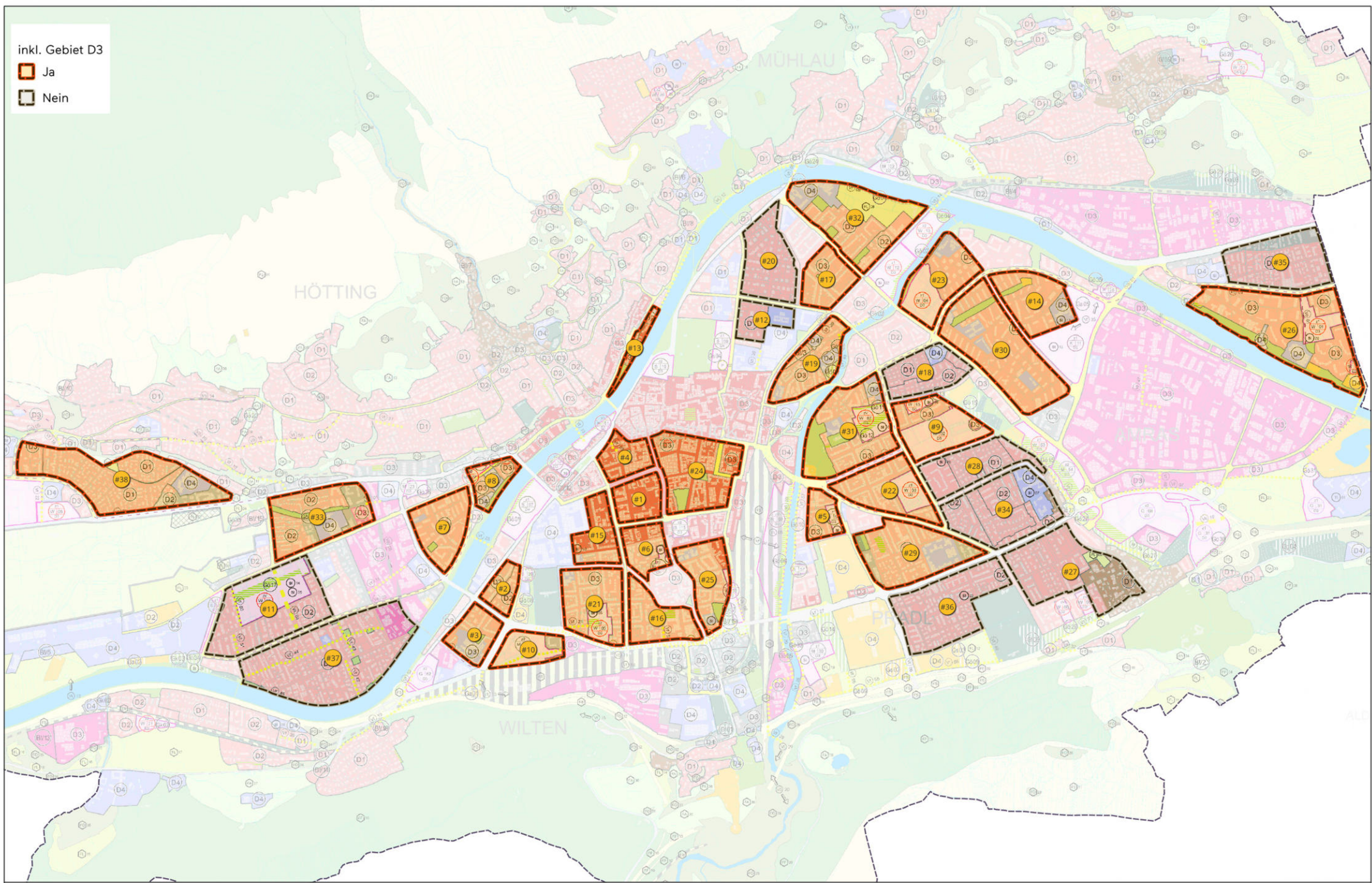


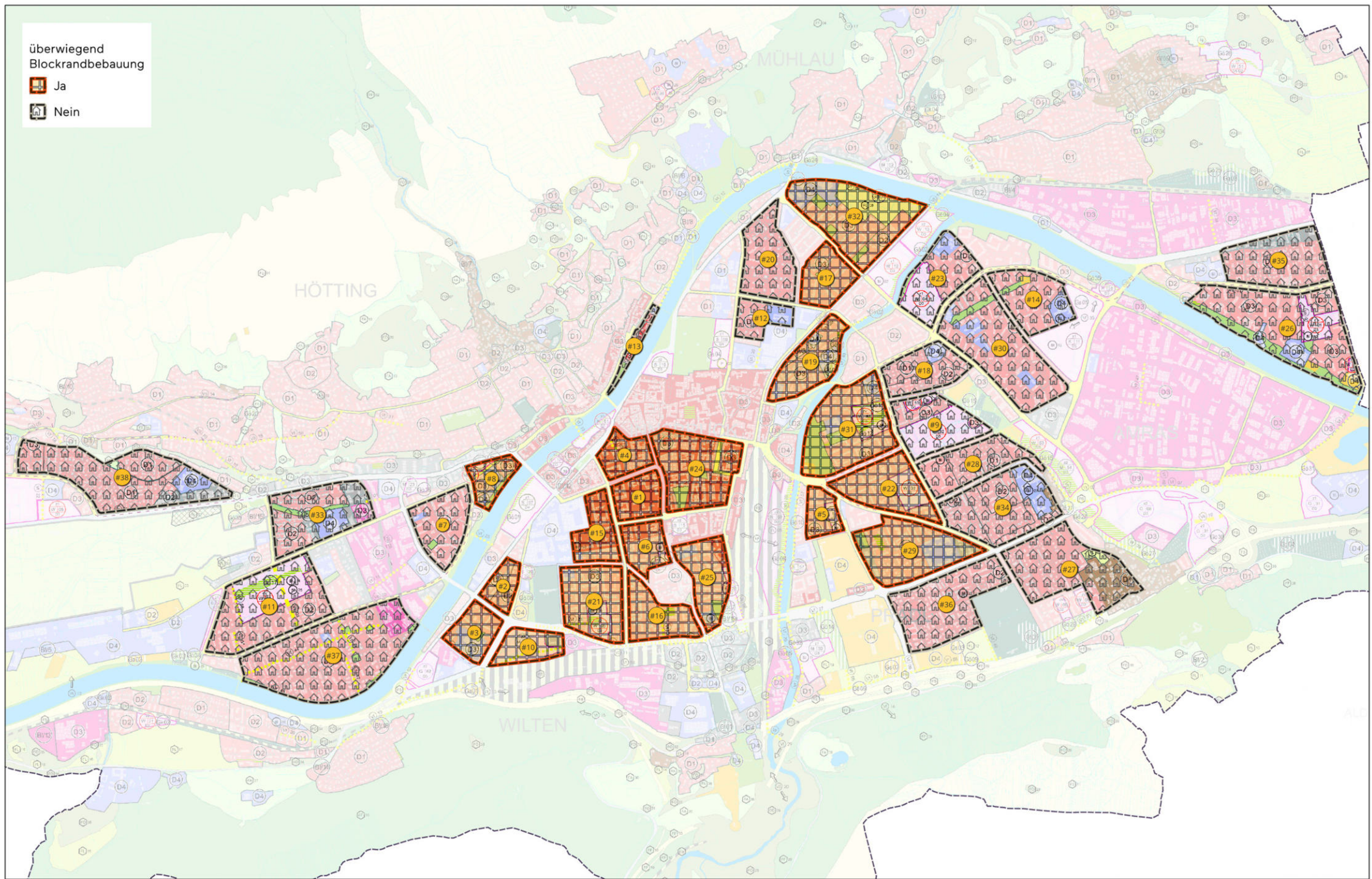
250 500 750 1 000 m

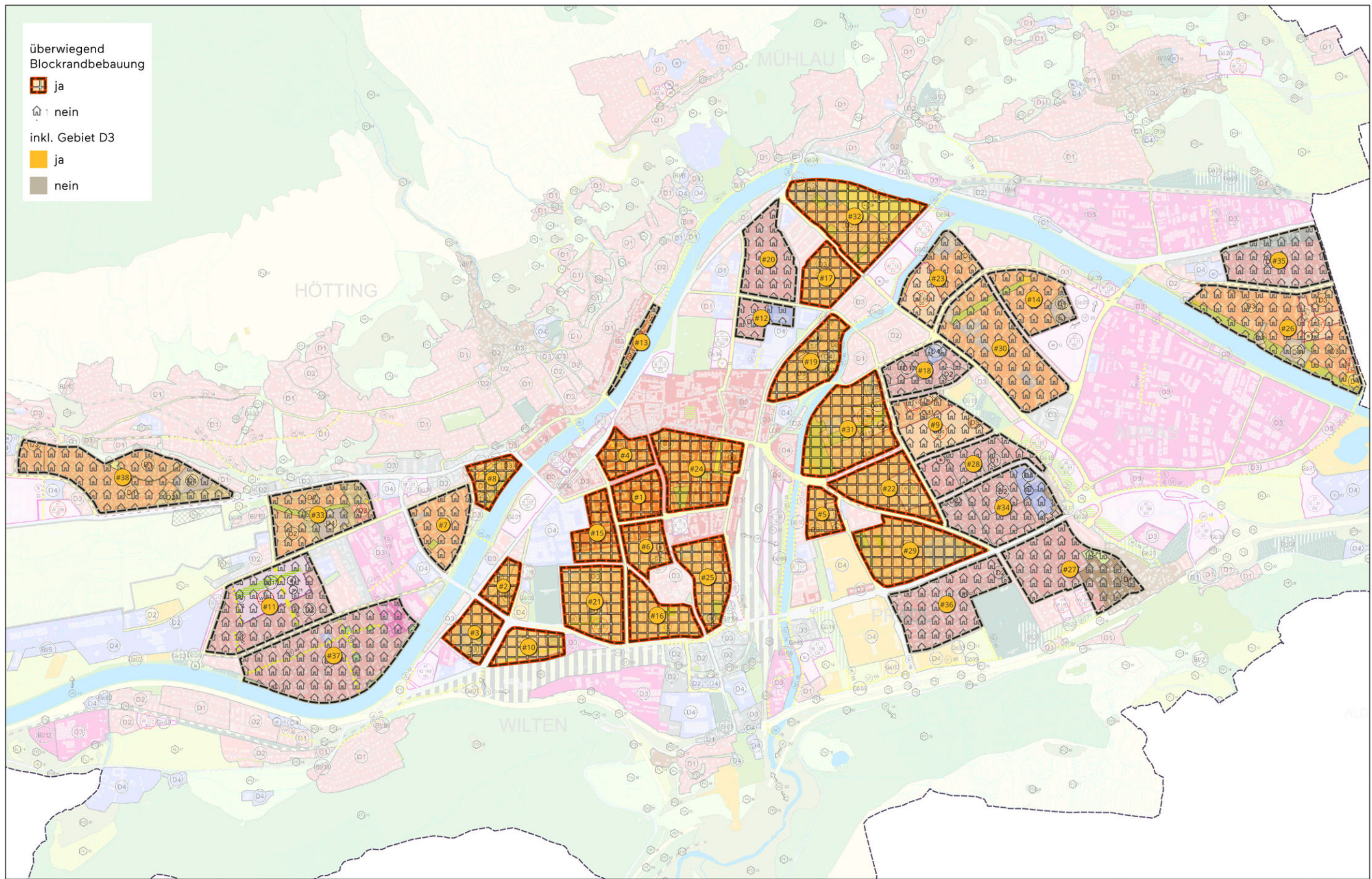




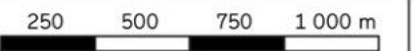
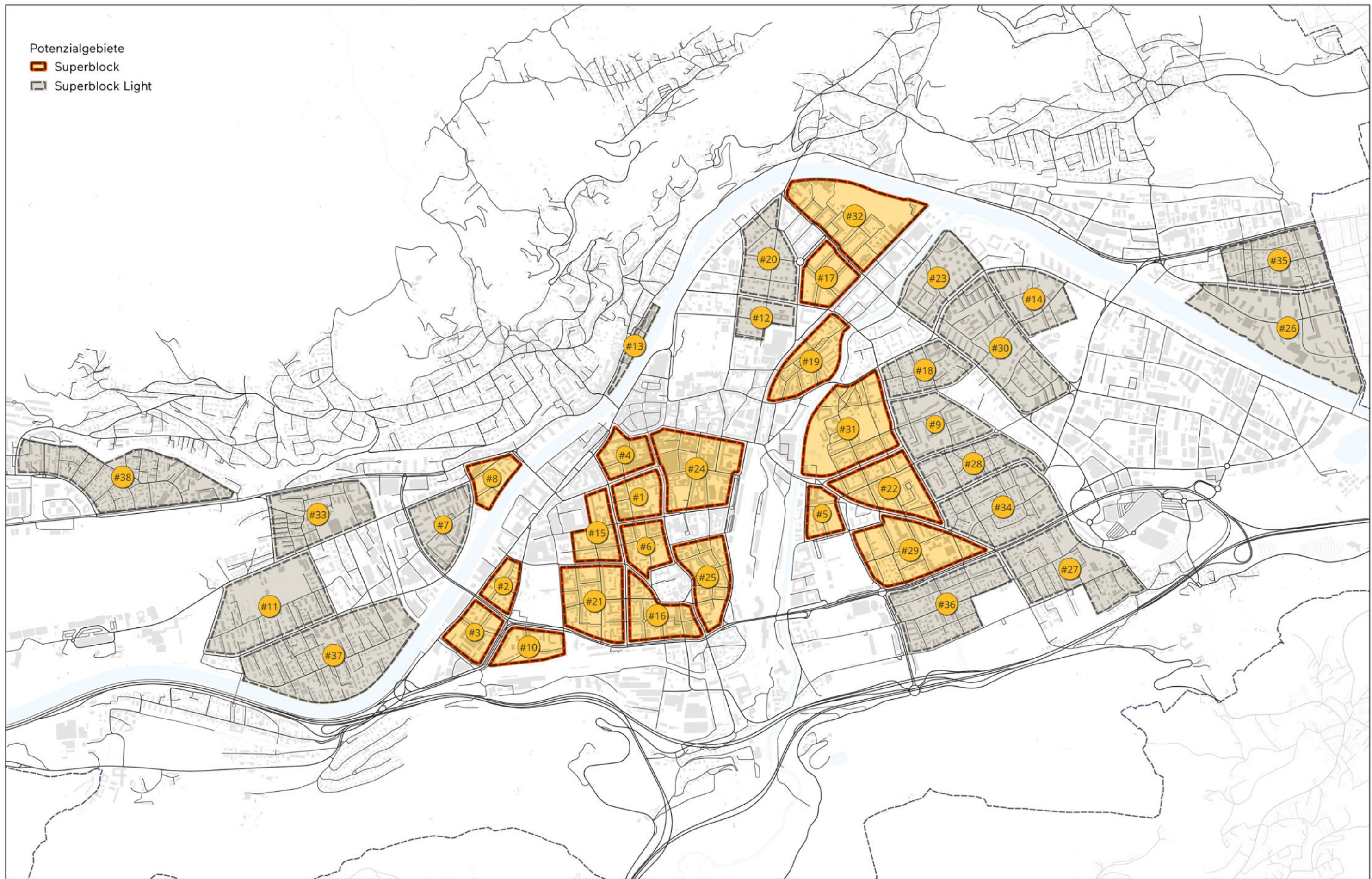




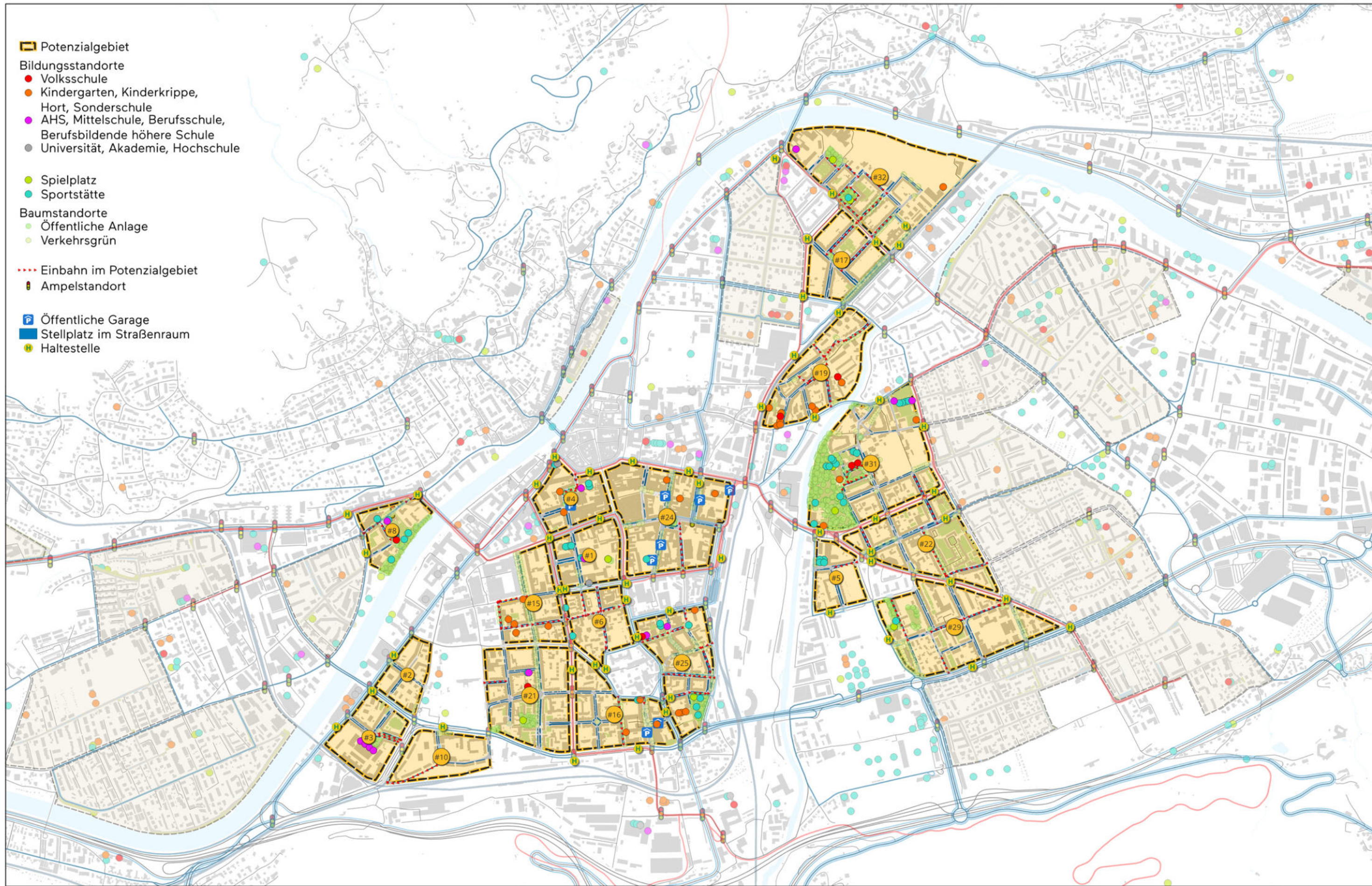


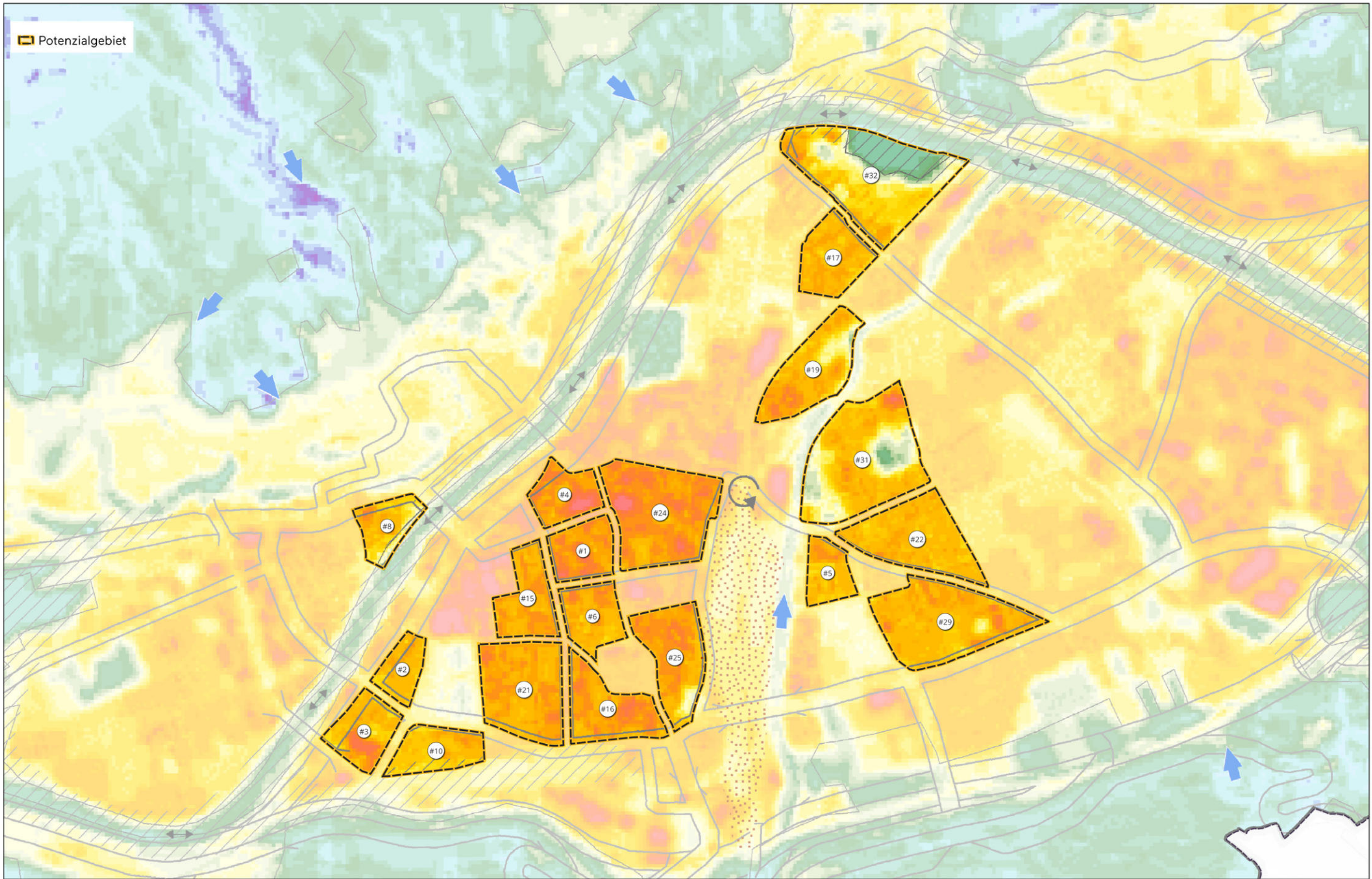


250 500 750 1 000 m

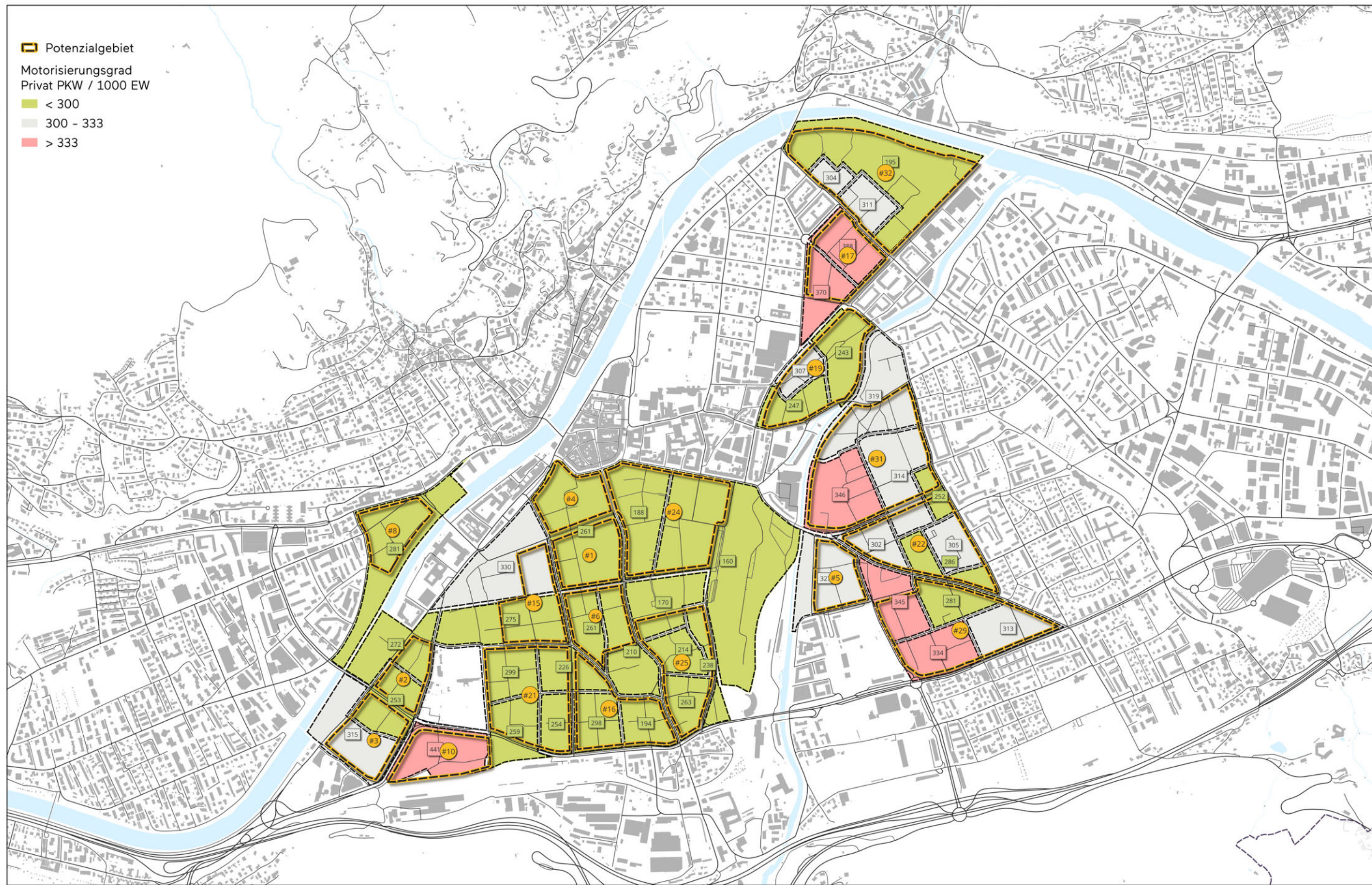


- Potenzialgebiet
- Bildungsstandorte**
 - Volksschule
 - Kindergarten, Kinderkrippe, Hort, Sonderschule
 - AHS, Mittelschule, Berufsschule, Berufsbildende höhere Schule
 - Universität, Akademie, Hochschule
- Spielplatz
- Sportstätte
- Baumstandorte**
 - Öffentliche Anlage
 - Verkehrsgrün
- Einbahn im Potenzialgebiet
- Ampelstandort
- Öffentliche Garage
- Stellplatz im Straßenraum
- Haltestelle





 Potenzialgebiet
 Motorisierungsgrad
 Privat PKW / 1000 EW
 < 300
 300 - 333
 > 333



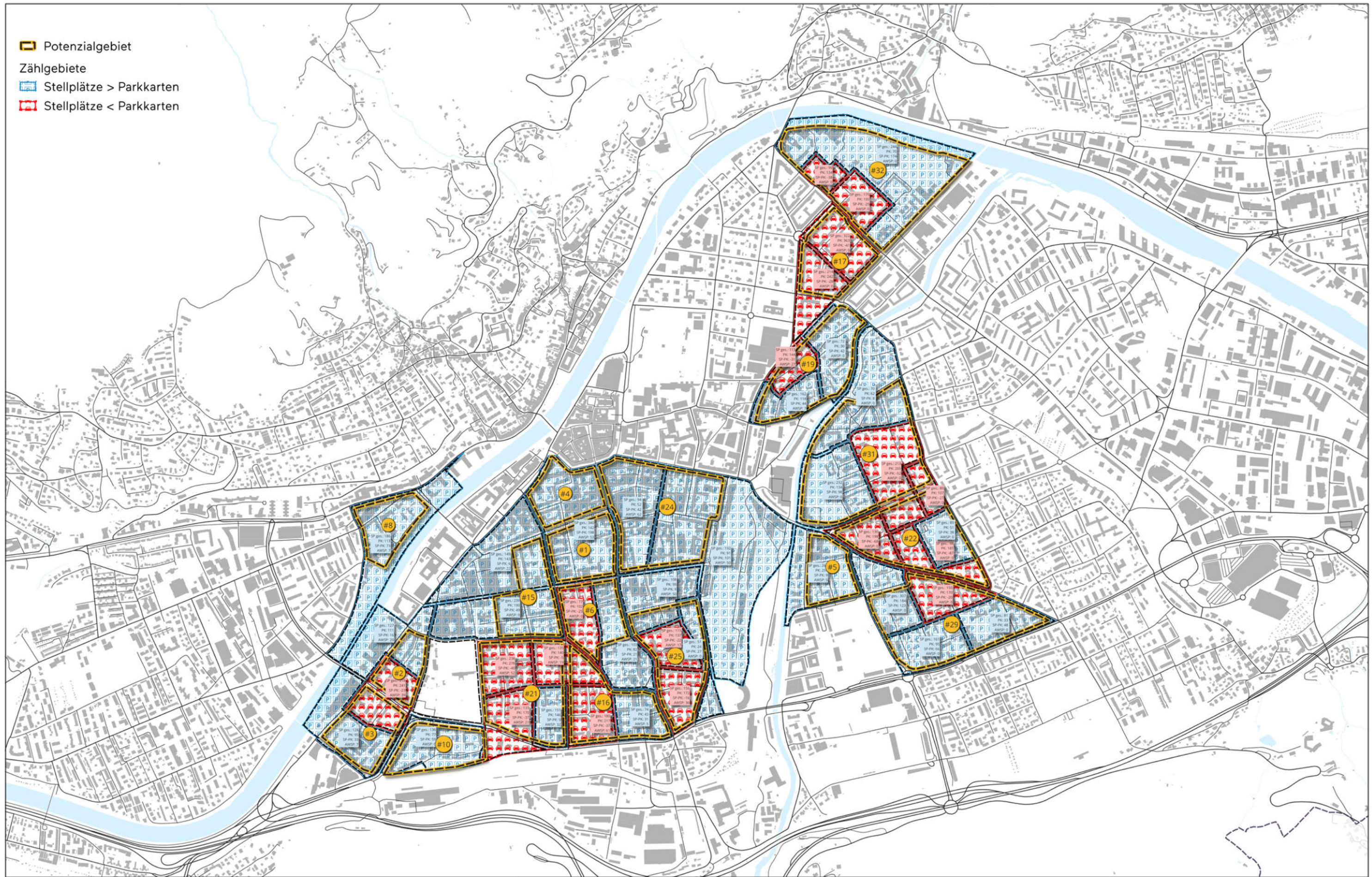
250 500 750 1 000 m

Potenzialgebiet

Zählgebiete

Stellplätze > Parkkarten

Stellplätze < Parkkarten



250 500 750 1 000 m